REPUBLICA DE CHILE

ANALES

DE LA

UNIVERSIDAD

TOMO CXLII —AÑO 76.º

SUMARIO

ENERO I FEBRERO DE 1918

SOC. IMPRENTA-LITOGRAFIA "BARCELONA"
SANTIAGO DE CHILE
1918

ACTAS DE LAS SESIONES

DEL

CONSEJO DE INSTRUCCION PÚBLICA

REPUBLICA DE CHILE

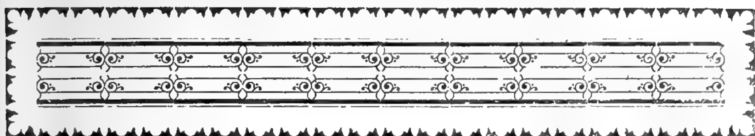
ANALES
DE LA
UNIVERSIDAD

TOMO CXLII.—AÑO 76.º

SUMARIO

ENERO I FEBRERO DE 1918

SOC. IMPRENTA-LITOGRAFIA "BARCELONA"
SANTIAGO DE CHILE
1918



BOLETIN DE INSTRUCCION PÚBLICA

CONSEJO DE INSTRUCCION PÚBLICA

Sesion estraordinaria de 4 de Enero de 1918.

Fué presidida por el señor Rector de la Universidad, don Domingo Amunátegui Solar, asistieron los señores consejeros Amunátegui Solar don Gregorio, Bahamonde, Concha Castillo, Fuenzalida, Matte, Quezada, Trucco i el señor Secretario Jeneral, don Octavio Maira.

Leida i aprobada el acta de la sesion de 31 de Diciembre último, se puso en conocimiento de los señores consejeros, la proposicion presentada por el señor Decano de Matemáticas, que tiene por objeto crear un 6.º año de estudios secundarios que seria a la vez preparatorio para el primer curso de Injeniería, con la siguiente distribucion de asignaturas:

Castellano	3	horas	semanales
Filosofía	2	»	»
Frances	3	»	»
Ingles o aleman	3	»	»
Historia i Jeografía	3	»	»
Aljebra i Jeometría	5	»	»
Trigonometría	2	»	»
Cosmografía	2	»	»
Ciencias Naturales	2	»	»
Física	2	»	»
Química	2	»	»
Dibujo	2	»	»
Jimnasia	3	»	»
Relijion	1	»	»
	35	»	»

El señor Rector, dice que acepta la indicacion del señor Decano de Matemáticas i que la encuentra justa, porque a estos mismos estudios especiales i que sirven de preparacion para los estudios de Matemáticas superiores, están tambien sometidos los alumnos de los colejios particulares de Santiago.

El señor consejero Concha Castillo, dice que, por su parte, aceptaria la indicacion del señor Decano de Matemáticas, siempre que se hiciera una revision total de todo el plan de estudios, pues, en su concepto, existe un exceso de matemáticas i de ramos de ciencias puras, para todos aquellos que sólo se van a dedicar a las carreras literarias. Cree que se ha desvirtuado un tanto el concepto de estudios humanistas que corresponde a la instruccion secundaria, ya que en ella predominan los ramos que tienden a educar la intelijencia, i en cambio, quedan mui olvidadas las facultades de la imajinacion i de la voluntad. Para que sean verdaderos estudios de humanidades, habria que dar mayor desarrollo a la relijion, a la moral, a la estética, etc. La enseñanza de la Historia, en que se menosprecia el hecho mismo, el personaje, i en que se trata de dar mayor estension i realce a las consecuencias sociales del hecho histórico contribuye a que este estudio sea ménos educador e influya de una manera casi insignificante, en lo que se refiere a la fantasía

i a la voluntad. Cree, pues, que habria verdadera conveniencia en suprimir gran parte de los estudios de Matemáticas para restablecer la enseñanza de los ramos que ha indicado i de otros que cooperen a cultivar los sentimientos del hombre. Si se aceptara esta indicacion, seria del caso pensar en cursos especiales para la enseñanza de las Matemáticas i de las Ciencias, destinados a aquellos jóvenes que van a optar por la carrera de injeriero o de médico. Así, repite que aceptaria la indicacion del señor Decano de Matemáticas, pero si no es posible hacer lo que insinúa, prefiere que no se innove i queden las cosas tal como están, pues, opina, como ya se ha hecho presente en otras ocasiones, que las humanidades no constituyen estudios que sirvan de preparacion para ninguna carrera, i tienen sólo por objeto formar al individuo social.

El señor Rector dice que, sin duda alguna, uno de los principales fines que persiguen los estudios secundarios, es el señalado por el señor consejero Concha Castillo; pero, no puede negarse que, en los cursos superiores de Humanidades, se comienza ya a pensar en las carreras liberales i sus estudios atienden, con mas o ménos detencion, a este propósito. Por lo que respecta a la clase de moral, sabe el señor consejero cuál es el espíritu levantado que ha guiado al Consejo para no dar la enseñanza de este ramo, en una asignatura especial; i que no es otro, que el de evitar discusiones que podrian llegar a ser odiosas i que ineludiblemente habrian de producirse, ya que no todos los profesores tienen las mismas ideas. Los programas i los testos aprobados por el Consejo, no alcanzan a ser suficientes para evitar estos peligros.

El señor Decano de Teolojía, recuerda que cuando se discutia el actual plan de estudios, se previó la situacion que, respecto de la enseñanza de las Matemáticas, se ha presentado ahora; de modo que esta no es una cuestion nueva para el Consejo. En aquella época, se hizo presente que con la reduccion de 10 horas hecha a esta asignatura, los jóvenes no saldrian preparados para optar al Bachillerato en Matemáticas, i para subsanar este inconveniente se pensó que la Facultad respectiva estableceria un curso preparatorio, que duraria un año, un semestre o un trimestre, para dejar a los jóvenes en situacion de ingresar al 1.er año de Injeniería. En su sentir, no cabe otra determinacion que cumplir con lo que entónces acordó el Consejo i que parece ser tambien lo mas natural, ya que no es posible sostener que un Bachiller en Matemáticas debe

contar con la misma preparacion que un bachiller en Humanidades. Por estas razones, aceptará el establecimiento de un curso preparatorio en la Facultad de Matemáticas, sin perjuicio de que se arregle el plan de estudios de Injeniería, en tal forma, que no se produzca el aumento de un año en esta carrera.

Por cierto que acepta tambien, una revision jeneral del plan de estudios, i desde luego haria indicacion para disminuir gran parte de la materia que comprende la asignatura de Historia, asignatura que, si sólo abarcara lo que actualmente forma el primer ciclo i se ampliara lo referente a la Historia patria, seria lo suficiente para dar la cultura jeneral que en esta materia es necesaria.

El señor Decano Trucco, se refirió al curso especial de Matemáticas que actualmente existe para los jóvenes que han estudiado en colejios particulares, e indicó la manera cómo este curso especial podia hacerse conjuntamente con los estudios de Humanidades. Agregó, que este curso especial era susceptible actualmente de ser simplificado suprimiendo las materias de Jeometría práctica, que mas tarde se estudian en el curso de Injeniería.

El señor consejero Matte, propone que se cree para los estudiantes de los Colejios del Estado, un curso complementario i ausiliar que podrian seguir los alumnos del 6.º año i que les serviria de preparacion para la carrera de injenieros. Aceptaria este procedimiento, que envuelve la supresion de los trabajos manuales en el 6.º año, por la única razon de que estos trabajos han sido ya suprimidos por un acuerdo anterior del Consejo i convertidos en trabajos de Laboratorio de Física i de Química. Recuerda que en los jimnasios alemanes, reformados por disposicion de 1901, se enseñan las mismas matemáticas que el señor Decano Trucco desea que se incorporen a este curso preparatorio, i que no son otras que las que se enseñaban conforme a nuestros programas de 1893.

Como se hiciera presente que el señor Decano de Humanidades habia manifestado deseos de tomar parte en esta discusion, se acordó dejar pendiente el debate hasta la reunion del lúnes próximo.

Se levantó la sesion.

DOMINGO AMUNÁTEGUI SOLAR.

Octavio Maira,
Secretario Jeneral.

Sesion de 7 de Enero de 1918.

Fué presidida por el señor Rector de la Universidad, don Domingo Amunátegui Solar, asistieron los señores consejeros Amunátegui Solar don Gregorio, Barros Borgoño, Concha Castillo, Espejo, Fuenzalida, Matte, Trucco i el señor Secretario Jeneral, don Octavio Maira.

Previas las formalidades reglamentarias i el juramento requerido, el señor Rector confirió los siguientes títulos i grados:

Profesora de Ciencias Biolójicas i Química:

a doña Flora Yáñez Raposo.

Profesoras de Castellano:

a doña Rosa Díaz Campagne; i
» Valentina Ruiz Morales.

Profesora de Historia i Jeografía:

a doña Celmira Zúñiga Moran.

Licenciados en Leyes i Ciencias Políticas:

a don Belisario Aviles Aviles,
» Marcial Mora Miranda; i
» Julian Herman Davison.

Bachilleres en Matemáticas:

a don Arturo Aldunate Phillips,
» Gregorio Amunátegui Jordán,
» Guillermo Anguita Anguita,

don Martin Baltra Gacitúa,
» Edmundo Bertin Rodríguez,
» Eduardo Carrasco Silva,
» Cárlos Délano Biggs,
» Guillermo Eglinton Arroyal,
» Julio Fernández Lagos,
» Eujenio González Mandiola,
» Jorje Gacitúa Tillmans,
» Luis A. Guzman Molina,
» Jorje Harrison Larrieu,
» Benjamin Leiding Valdés,
» Ronaldo Meredith Hardey,
» Vicente Naranjo Chamoneau,
» Ramon Luis Norero Norero,
» Roberto Quinteros Tricot,
» Froilan Rioseco Mellado,
» Alberto Tiffaine Vignau; i
» Cárlos Velasco Sanfuentes.

Bachilleres en Humadidades:

a don Ismael Aguirre Echiburú,
» Humberto Almazabar Pinto,
doña Natalia Arenas Gajardo,
» Sabina Aros Parker,
don Cárlos Avendaño Albornoz,
doña Adelina Besoain Pineda,
» Tulia Berroeta Berroeta,
don Clotario Blest Riffo,
» Julio Broussain Campino,
» Modesto Bustamante Castillo,
» Fernando Canessa Traversari,
» Eleazar Carrasco Alvarez,
» Luis Alberto Castro Ahumada,
» Gaston Cavada Riesco,
» Luis Donoso Montt,
» Gonzalo Echenique Hurtado,

doña Matilde Ellies Desmadryl,
don Raul Freeman Cáris,
» Oscar Fhillippi Canessa,
» Miguel de la Fuente Mellado,
» Hernan Garces Silva,
doña Berta González Carvajal,
don Misael González Gaete,
» Alberto Graf Marin,
» Rafael Gualda Palma,
» Alfredo Herrera Castro,
» Walter Hoffmann Dimter,
doña Elena Hott Schnohr,
don Moises Hormazábal Hernández,
» Luis Ibáñez Vásquez,
» Anjel Joglar Fuentes,
» Evaristo Jofré Herrera,
doña Blanca Koch Krefft,
don Luis Larenas Escalante,
» Florencio Larrea Gutiérrez,
» Cárlos Latorre Jáuregui,
» Vicente Leal Lachowski,
» Humberto Lecaros Lecaros,
» Luis Alfredo Letelier Fuenzalida
» Daniel Loyola Villegas,
doña Ines Mac-Guire Alquízar,
don Arístides Madariaga Labbé,
» Fidel Mardones Guerrero,
» Arnaldo Márquez Rocco,
» René Martínez Anabalon,
» Eujenio Matta Figueroa,
» Pedro Abel Mendoza Zambrano,
doña Celia Meza Loyola,
don Víctor Molina Acuña,
» Aliro Montenegro Zúñiga,
» Víctor Montt Martínez,
» Francisco Morales Henríquez,
» Ruperto Morales Urzúa,
» Agustin Muñoz Navarro,
» Ernesto Novoa Salamanca,

don Enrique Muñoz Morgado,
» Víctor M. Ortiz Castro,
» Manuel Ortiz Matte,
» Santiago Ortúzar Baeza,
» Humberto Osorio Munita,
» Natavio Oyarce Conejeros,
» Isaías Peña González,
» Cárlos Pérez Olivares,
» Gustavo Pineda Sasso,
» Orlando Poblete Núñez,
doña Emilia Pulido Aroca,
» María Luisa Quiroz Gutiérrez,
don Alberto Ricci Ferrari,
» Gabriel de los Ríos Basulto,
» Froilán Rioseco Mellado,
» Hero Rodríguez Bascourt,
» Enrique Rodríguez Pardo,
» Humberto Rojas Lopehandía,
doña Eufemia Ruffinati Castelli,
don Temístocles Sáez Soro,
» Juan Saitúa Toledo,
» Jerman Saelzer Balde,
» Osvaldo Salinas Fuenzalida,
» Jerman S. Sanhueza Correa,
» Ricardo Sánchez Núñez,
doña Marta Sandoval Várgas,
» Luisa Sanhueza Leiva,
» Gabriela Sanhueza Líbano,
» Lidia Santelices Valenzuela,
don Eliseo Salazar Rodríguez,
doña Erna Schwarzenberg Becker,
» Julia Schwarzenberg Becker,
don Vicente Silva Novoa,
» Cárlos A. Soto Donoso,
» José F. Symon Ojeda,
doña Berta Lucía Uribe Mandujano,
don Guillermo Valenzuela Maturana,
» Hugo Varela Alfonso,
doña Julia Varela Araya,

don Cárlos Várgas Salinas,
» Guillermo Velasco Mora,
» Humberto Verdugo Verdugo,
doña Blanca Vicari Bernardis,
» Eglantina Yáñez Muñoz; i
don Hugo Zambelli Anziani.

Leida i aprobada el acta de la sesion estraordinaria de 4 del que rije, se dió cuenta:

1.º De dos decretos del Ministerio de Instruccion Pública, que se insertan al final de la presente acta.

2.º De un oficio en que el Rector del Liceo de Tacna avisa que están servidas interinamente 27 horas semanales de clases de Frances i 22 de Ciencias Naturales, e insinua la conveniencia de proveerlas en propiedad.

Por unanimidad se acordó proceder en la forma indicada por el mencionado Rector.

3.º De otro oficio en que el Rector del Liceo de Osorno avisa que ha fallecido el profesor que servia 20 horas semanales de clases de Matemáticas.

Se acordó igualmente proveerlas en propiedad.

4.º De una comunicacion en que el Rector del Liceo de Valparaiso trascribe la nota que le remitió la comision examinadora de Derecho Penal, para darle cuenta de que el jóven Antonio Sánchez Echiburú, le habia faltado el respeto injuriándola violentamente.

Por unanimidad se acordó imponer al citado alumno la pena de suspension del derecho de rendir exámenes hasta el mes de Marzo de 1919 esclusive.

En seguida se celebraron los siguientes acuerdos:

a) Mantener lo resuelto, en una sesion anterior, acerca de la solicitud de don Ricardo Puyana, normalista graduado en Colombia, para que se le otorgara el título de Profesor de Estado.

b) Declarar que el alumno Adolfo Fernández Larrain, que rindió el exámen de Filosofía 1.er año en una misma época de exámenes, ante comision de profesores del Seminario i ante comision para alumnos privados, debe repetir esta prueba en Marzo próximo.

c) Otorgar la aprobacion del Consejo a las siguientes obras, que han sido informadas favorablemente por la Facultad de Humanidades: Curso de Hijiene, por don Bernardino Quijada; Aljebra i Jeometría, correspondiente al 5.º año, por don Mardoqueo Yáñez; i Apuntes sobre la Historia literaria francesa, por don J. Vidal.

d) Prestar igualmente su aprobacion, conforme a lo establecido en la lei de 9 de Enero de 1879, al programa de Frances para la enseñanza en los tres primeros años de humanidades, en el Seminario de Santiago.

e) Dejar pendiente, para una próxima sesion, el acuerdo de la Facultad de Humanidades que aprueba el testo «Teoría de la evolucion», por don Bernardino Quijada.

A continuacion, se comenzó a tratar de lo referente a los horarios, i el señor Rector del Instituto hizo presente que, en la circular últimamente enviada por el Consejo a este respecto, se habia cometido un error al espresar que las clases de Matemáticas, Castellano e idiomas vivos, debian necesariamente funcionar en las horas de la mañana. Esta exijencia es imposible, pues las asignaturas que tienen 30 horas semanales de clases i están a cargo de un solo profesor, no pueden verificarse todas en las horas de la mañana. A lo mas, debe hacerse una mera recomendacion en este sentido, es decir, que en cuanto sea posible, las clases de los ramos indicados deben fijarse en las horas de la mañana.

El señor Rector opina como el señor Rector del Instituto Nacional i dice que, en efecto, el espíritu con que se envió la circular acordada es el que ha señalado el señor Rector del Instituto. Aprovecha esta oportunidad para dar cuenta de la visita que, en union del señor Secretario Jeneral, hizo al Liceo de Valparaiso, el que, como siempre, les produjo mui buena impresion por la disciplina i el órden que se nota en todos sus departamentos. Se preocupó de averiguar si los padres de familia tenian conocimiento del comportamiento de sus hijos en las diversas clases i de las horas en que llegaban i salian del establecimiento, i puede declarar, a este respecto, que cada 15 dias se les envia una papeleta en que se espresan las notas, la conducta i todas las observaciones que puedan hacerse al alumno. Sólo por falta de empleados no se da este aviso semanalmente; pero, cada vez que

un alumno falta a sus clases, esta inasistencia se comunica en el acto a sus padres o a su respectivo apoderado. Los libros de clases están perfectamente llevados; presenciaron las pruebas de Ciencias Naturales i quedaron perfectamente satisfechos del resultado de estos exámenes, como tambien del estado de los laboratorios i gabinetes. En jeneral, puede declarar que se formó la idea de que el Rector es una persona mui cumplidora i contraida al desempeño de su cargo.

El señor Secretario Jeneral volviendo a lo referente a los horarios dice que, si en Valparaiso se han fijado las horas de clases hasta las 12 de la mañana, ha sido porque consultados los padres de familia, en su gran mayoría pidieron se adoptara esta medida, a fin de que sus hijos pudieran almorzar junto con ellos a las 12½ del dia, hora en que jeneralmente se efectúa este acto.

Como se hiciera presente que esta cuestion de los horarios era un asunto delicado, i que convendria fijar uno para el invierno i otro que se aplicara sólo en la época de verano, se acordó enviar todos los antecedentes al señor Decano de Humanidades a fin de que se sirva informar sobre el particular.

Se continuó, despues, la discusion del asunto relacionado con la indicacion formulada por la Facultad de Matemáticas para bifurcar los estudios de humanidades en el 6.º año y establecer un curso con 9 horas de matemáticas que serviria de preparacion a los jóvenes que desearan ingresar a la Escuela de Injeniería; i el señor Rector hizo una esposicion jeneral de este asunto para que los señores consejeros se impusieran del estado en que se encontraba el debate i terminó pidiendo que se adoptara alguna resolucion, fuera en favor o en contra de la citada indicacion, a fin de poder tomar las medidas necesarias encaminadas a evitar que a fines del presente año de 1918, no haya candidatos para optar a Bachilleres en Matemáticas.

El señor Decano de Humanidades espresa que debe precisamente referirse a lo que espuso en una sesion anterior; esto es, que la Facultad no entró en detalles de aumento o disminucion de horas para rechazar, por gran mayoría, la indicacion de la Facultad de Matemáticas, i que sólo consideró este problema desde un punto de vista mas jeneral i amplio, o sea, únicamente en lo que se refiere al concepto se tiene de los estudios de humani-

dades. Se pensó tambien, que este asunto tratado en diversas ocasiones por el Consejo, i desechado del mismo modo por la Corporacion, no tenia por qué estudiarse nuevamente, ya que no se habia producido ningun antecedente que viniera a hacer cambiar la idea de que las humanidades no son estudios preparatorios para ninguna carrera. Se ha creido que la preparacion indispensable para seguir con éxito una carrera determinada, solo podrá darse en cursos especiales que, en el carácter de preparatorios, han de funcionar en las respectivas Facultades. Difiere un poco de la opinion del señor Rector, en cuanto afirma que el Consejo ha debido declarar cómo se va a dar la preparacion necesaria a los jóvenes que, terminadas las humanidades, deseen ingresar a la Escuela de Injeniería; por el contrario, piensa que el Consejo no tiene por qué hacer declaracion de ningun jénero, ya que nadie ha ignorado que con la implantacion del nuevo plan de estudios hasta el 6.º año de humanidades, habria de producirse necesariamente la situacion que ahora se ha presentado.

En su concepto, corresponde a la Facultad de Matemáticas proponer las medidas que, ya sea creando un curso preparatorio o modificando su plan de estudios, han de venir a salvar la situacion actual.

El señor consejero Matte, se refiere a la indicacion que formuló en la sesion pasada i dice que, en atencion a que entre los estudios de matemáticas del 6.º año de humanidades i los del 1.º de injeniería se ha producido un vacío, es necesario, para salvar esta laguna, tomar alguna medida que vuelva a unir los eslabones de esta cadena. No acepta que se reabra la discusion sobre el plan de estudios i se comience de nuevo a discutir los programas porque esta es una cuestion mui delicada i de lato conocimiento. Por estas razones proponia que no se resolviera el fondo del asunto mismo i sólo se creara un curso complementario i ausiliar, al cual pudieran ingresar los alumnos que, habiendo terminado el 5.º año de humanidades, quisieran seguir mas tarde los estudios de injeniería. Segun lo ha declarado el señor Decano Trucco, seria necesario en este curso, aumentar a 9 horas las matemáticas del 6.º año, i no se modificaria sustancialmente el programa vijente, pues, este aumento de horas se haria suprimiendo los trabajos manuales que están destinados a manipulaciones de física i química, ramos que se estudian con mayor amplitud en los cursos de matemáticas superiores. Se habia indicado la posibilidad de suprimir las horas de jimnasia pero se opone a esta supresion

porque ya es una cuestion enteramente sabida la de que la base de las facultades humanas reside en el cuerpo i que a un cuerpo sano corresponde, del mismo modo, una mente desarrollada.

En realidad, habria un pequeño aumento de horas, que cree es posible que soporten sin dificultad los alumnos, i en cambio de este inconveniente se salvaria una situacion que ha de redundar en pro de la carrera de injeniero, sin duda una de las que mayor importancia tiene en nuestro pais.

El señor Decano Fuenzalida no tiene, para dar su voto en este asunto, mas antecedente que los producidos en la actual discusion; no conoce los argumentos que se hayan hecho valer en las sesiones de las Facultades de Matemáticas i Humanidades para apoyar o rechazar la indicacion propuesta. Sin embargo, estima que es esta una cuestion que no puede tomar de nuevo a los señores consejeros, puesto que el Consejo resolvió precisamente suprimir los estudios de matemáticas superiores que, ántes del plan actual, figuraban en los estudios de humanidades. Se sabia ya de antemano que para 1918 no figurarian en el 6.º año de humanidades tales materias en la asignatura de Matemáticas, ya que, en otras palabras, el Consejo no hizo otra cosa que cambiar de lugar dichos estudios, pues era de suponer que la Facultad de Matemáticas estableceria el curso preparatorio a que tantas veces ha aludido. A pesar de todo, la Facultad de Matemáticas ha hecho presente ahora que no conviene establecer este curso preparatorio i que es preciso dar en los estudios de humanidades, los conocimientos de matemáticas que son indispensables para aquellos jóvenes que deseen cursar injeniería; en su concepto, no se ha presentado ningun nuevo antecedente que justifique aceptar la proposicion hecha por la Facultad de Matemáticas i que viene a dejar sin efecto acuerdos anteriores del Consejo. Aceptaría, como medida de transaccion, que miéntras la Facultad de Matemáticas resuelve dónde deben agregarse las 6 horas semanales de clases que estima indispensables para preparar a los jóvenes que deseen ingresar a la Escuela de Injeniería, se estableciera un curso paralelo de 6.º año de humanidades que, para los futuros injenieros contara con 9 horas semanales de clases de Matemáticas; i esto, sólo en el carácter de provisional.

El señor Decano de Medicina cree que para facilitar la aprobacion de la indicacion del señor Decano de Matemáticas, podria establecerse que los alumnos de provincias o los que hubieren estudiado privadamente, podrian dar exámenes de estas materias especiales de Matemáticas, conforme a un programa detallado que

redactaria la Facultad respectiva, i quedarian así en situacion de presentarse al Bachillerato en Matemáticas.

El señor Decano de Matemáticas encuentra un inconveniente a esta indicacion, i es la de que, con estas horas especiales de estudios de matemáticas, no se persigue tanto el conocimiento de verdades determinadas, sino que trata de obtenerse el desarrollo especial por lo que se refiere a esta clase de estudios, i que sólo se obtiene haciéndolos en una forma ordenada i metódica.

Despues de haber insistido algunos señores consejeros en las indicaciones por ellos propuestas i de insistir en los argumentos que ya han espresado, se acordó declarar que el Consejo aceptaba la creacion de un curso complementario de los ramos de Matemáticas que faltan en los actuales estudios de humanidades para dejar a los jóvenes que así lo deseen, con la preparacion suficiente para optar al bachillerato de Matemáticas.

Se levantó la sesion.

DOMINGO AMUNÁTEGUI.

Octavio Maira
Secretario Jeneral.

ANEXO.

DOCUMENTOS LEIDOS EN LA SESION

Santiago, 27 *de Diciembre de* 1917.

N.° 5,489.—Decreto:

1.° Autorízase al Director Jeneral de Obras Públicas para contratar con la casa Styles i Cía. la terminacion de la seccion baños del Internado Barros Arana, por la suma de $ 8,341.20, i en conformidad al presupuesto i especificaciones aprobadas por esa Direccion Jeneral.

2.° Autorízase al mismo funcionario para que jire contra la Tesorería Fiscal de Santiago, a medida que el desarrollo de los trabajos lo exija, hasta por la suma de $ 8,341.20 i $ 1,658.80, a fin

de que atienda al pago de dichos trabajos i a los gastos imprevistos respectivamente.

3.º Autorízase al mismo funcionario para suscribir la escritura pública a que deberá reducirse este decreto.

4.º La Tesorería Fiscal de Santiago dejará en la cuenta «Sueldos i Gastos por pagar» las sumas a que se refiere el N.º 2.º, en conformidad a lo dispuesto en la lei N.º 3,202, de 27 de Enero del presente año.

(Firmado).—SANFUENTES.

Arturo Alemparte.

Santiago, 27 de Diciembre de 1917.

N.º 5,490.—Decreto:

1.º Acéptase la propuesta que hace la sociedad Wenz i Cía. para la construccion del pabellon de anatomía de la Escuela de Medicina, por las sumas de $ 215,000 moneda corriente i $ 2,700 oro de 18d. La construccion de esta obra deberá hacerse en el plazo de un año, contado desde la fecha de entrega del terreno, bajo una multa de $ 2,000 por cada semana de atraso, i en conformidad a las bases, especificaciones, planos i demas documentos que sirvieron de base a las propuestas i que se considerarán como parte integrante del contrato.

2.º La sociedad Wenz i Cía. deberá aumentar en la suma de $ 881.01, la garantía rendida, por ser su propuesta inferior en mas de un 10% al presupuesto oficial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.º del reglamento vijente para contratos de obras públicas.

3.º Autorízase al Director Jeneral de Obras Públicas para que, a medida que el desarrollo de los trabajos lo exija, jire contra la Tesorería Fiscal de Santiago hasta por la suma de $ 70,000 a fin de que atienda al pago de dichos trabajos.

4.º Autorízase al mismo funcionario para suscribir la escritura pública a que debe reducirse este decreto.

5.º La Tesorería Fiscal de Santiago dejará en la cuenta de «Sueldos i Gastos por Pagar» la cantidad a que se refiere el N.º 3.º de

acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.º de la lei 3,202, de 27 de Enero último.

Este contrato queda subordinado a la condicion resolutoria de no consultarse fondos para su cumplimiento en la Lei de Presupuestos del año próximo.

(Firmado).—SANFUENTES.

Arturo Alemparte.

Tacna, 7 *de Enero de* 1918.

Señor Rector:

Pongo en conocimiento de Ud. que en el Liceo a mi cargo están servidas interinamente 27 horas de Frances i 22 de Ciencias Naturales, i considero por demas conveniente se dé la propiedad de las referidas clases, ya que esta es la época oportuna para encontrar profesores titulados, recien salidos del Instituto Pedagójico.

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—LUIS E. ZÚÑIGA S.

N.º 43. *Osorno* 4 *de Enero de* 1918.

Señor Rector.

Tengo el sentimiento de comunicar a Ud. que el 1.º de los corrientes murió, víctima de un ataque anjinoso, el profesor de Matemáticas de este Liceo, señor don Eustaquio Catalan, jóven intelijente i modesto, consagrado por entero al majisterio, pues llevaba tambien dos asignaturas en el Instituto Aleman, vivia dedicado al trabajo i a ejercer el bien.

Comandante de la brigada de boy-scouts, director de la sociedad Educacion Popular, miembro de la Cruz Roja, organizador de la

Biblioteca Pòpular Efrain Vásquez Guarda, etc., en cada puesto, en cada institucion dejaba las huellas de su labor asidua e intelijente. Al comunicar a Ud. la acefalía de la asignatura de Matemáticas, he creido de mi deber dejar constancia en esta comunicacion de los méritos que adornaron al señor Catalan i del sentimiento con que lo ha visto desaparecer la sociedad entera de Osorno, el cuerpo de profesores i alumnos de este Liceo i mui especialmente el infrascrito que deplora como el que mas tan prematura desaparicion,

Dios guarde a Ud.

(Firmado). LUIS OPORTUS PIZARRO.

Valparaiso, 27 de Diciembre de 1917.

Señor Rector:

Debemos dar cuenta a Ud. que ayer, una vez terminado el exámen de Derecho Penal, i cuando ya nos retirábamos del Liceo, nos salió al paso el alumno del Curso de Leyes don Antonio Sánchez Echiburú, a quien acabábamos de examinar como reprobado en el ramo aludido, i con manifiesta insolencia nos injurió torpemente, lanzándonos entre otros, los denuestos de «incorrectos e imbéciles», por el hecho de haberlo reprobado en la prueba.

En resguardo de nuestras garantías como profesores universitarios, i dada la circunstancia de que el incidente promovido por Sánchez es de una audacia i grosería que no puede tolerarse, ya que fué promovido en presencia de varios otros alumnos, pedimos se aplique a nuestro ofensor, en definitiva, la sancion debida, sin perjuicio de que el Consejo de Profesores del Curso, acuerde desde luego, la espulsion del mencionado alumno.

Saludan a Ud.—(Firmados).—*Alfredo Guillermo Bravo.—Pedro Pineda Rios.—E. Barredo Condell.*

Santiago, Enero 7 de 1918.

Señor Rector:

La Facultad de Humanidades en su sesion del Viernes 28 de Diciembre de 1917, aprobó el testo titulado «Curso de Hijiene» por don Bernardino Quijada.

(Firmado).—ARCADIO DUCOING,

Santiago 7 de Enero de 1918.

Señor Rector:

La Facultad de Humanidades en su sesion del 28 de Diciembre de 1918, acordó aprobar el testo de don Mardoqueo Yáñez titulado «Aljebra i Jeometría» correspondiente al 5.º año de Humanidades.

(Firmado).—ARCADIO DUCOING.

Santiago, 7 de Enero de 1918.

Señor Rector:

En sesion del Viernes 28 de Diciembre de 1917, la Facultad de Humanidades acordó aprobar el libro titulado «Apuntes sobre la Historia Literaria Francesa» del señor J. Vidal.

(Firmado).—ARCADIO DUCOING.

Santiago, 7 de Enero de 1918.

Señor Rector:

En sesion de 28 de Diciembre de 1917, la Facultad de Humanidades acordó aprobar el proyecto de programa de Frances, para la enseñanza de este ramo en los tres primeros años de Humani-

dades, presentado por el Seminario de Santiago al Consejo de Instruccion Pública en conformidad a la lei del 79.

(Firmado).—ARCADIO DUCOING.

Señor Rector:

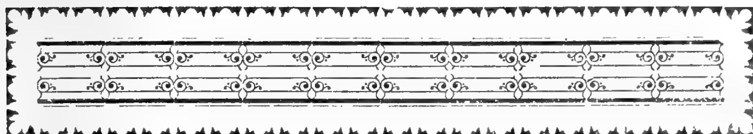
La Facultad de Humanidades en su sesion del Viernes 28 de Diciembre de 1917, acordó aprobar el testo «Teoría de la Evolucion» por don Bernardino Quijada.

(Firmado).—ARCADIO DUCOING,
Secretario de la Facutad de Humanidades.



MEMORIAS

CIENTIFICAS I LITERARIAS



LA INFECCION BILIAR: SU PATOJENIA; SU TRATAMIENTO

POR EL

Prof. Dr. LUCAS SIERRA

«Reconócese ahora el hecho de que por lo ménos la cuarta parte de las vesículas biliares enfermas no contienen cálculos». C. H. Mayo.

Los médicos del siglo XIX, sin otros medios de estudio que la observación clínica de sus enfermos, seguida a veces, de la comprobacion anátomo-patolójica en el cadáver, sostenian ideas bien diversas de las que hoi aceptamos como las verdaderas, gracias sobre todo a lo que se ha denominado la patolojía viva—*biopsia*—o sea, el análisis de los tejidos vivos, tal como puede sorprenderlos i estudiarlos el cirujano moderno.

Para ellos el cólico biliar i en especial la ictericia i mas tarde la infeccion de la *bílis*, constituian los síntomas culminantes, casi diríamos patognomónicos para diagnosticar la colecistítis calculosa.

Hoi dia se sabe que el cólico biliar no es de ninguna manera el heraldo que anuncia la presencia de una piedra en la vesícula de la bílis; ella desempeña un papel secundario o accesorio al lado de la infeccion. No ménos de la cuarta parte de las vesículas enfermas no contienen cálculos, enseña una de las escuelas que más viva luz ha arrojado sobre este intrincado problema, i en igual proporcion falta el cólico clásico como síntoma del cálculo vesical operado (Wilcox).

La ictericia es para el cirujano moderno una *complicacion* que debe saber prevenir con igual empeño que la peritonítis difusa en las apendicítis. I desde luego avanzaremos que hasta los cálculos que llegan a enclavarse en el conducto colédoco evolucionan en cerca del 33 por ciento de los casos sin dar lugar a ictericia.

En cuanto a la infeccion de la bílis propiamente tal, la bacteriolojía de los últimos tiempos ha demostrado esperimentalmente que sólo se comprueba de una manera, podríamos decir, incidental. La infeccion llega en la inmensa mayoría de los casos a la capa balsa de la mucosa, a la region mas vascular, pero ménos defendida por el epitelio. Mas aun, el grande i verdadero problema para el cirujano de hoi dia es poder precisar el *foco de infeccion local* donde se han jenerado los microbios infectantes que, en forma de infartos o émbolos microbianos, han llegado a fijarse en las *paredes* de la vesícula biliar.

I

ALGUNAS CONSIDERACIONES ANÁTOMO-FISIOLÓJICAS DE IMPORTANCIA PRÁCTICA

No es fácil encontrar una esplicacion satisfactoria de la capacidad reducida de la vesícula de la bílis (no mayor

de 30 gramos) cuando se la compara con la vejiga urinaria, i se piensa que tanto el hígado como los riñones secretan en las veinticuatro horas aproximativamente la misma cantidad. Ambos órganos trabajan de una manera contínua; pero el hígado durante la dijestion, activa poderosamente su secrecion. En los intervalos de la dijestion en especial, es indudable que una parte de la bílis se acumúla en la vesícula i ésta es susceptible de una distension mas o ménos considerable, sin que el individuo sano se aperciba de ella. Esta bílis mezclada con el mucus que secreta la vesícula es, en concepto de Flexner, mucho ménos irritante para el páncreas, por ejemplo, que la bílis que viene directamente del hígado. La bílis alcalina i su mucus protector emulsionan o saponifican el quimo ácido que vierte el píloro.

Cuando el duodeno está distendido por líquidos o gases, es fuera de toda duda que ofrece un obstáculo mas o ménos insuperable al flujo de la bílis; la vesícula le sirve en tales casos de receptáculo o válvula de seguridad reteniendo la secrecion biliar hasta que encuentre paso espedito. La bílis no puede en ningun caso retroceder desde el duodeno al hígado (ántes que eso suceda estalla el duodeno, segun las esperiencias de Coffey) ni tampoco puede hacerlo desde la vesícula por la disposicion especial en que el conducto cístico se abre en el colédoco. Fácil es comprender las molestias, dificultades o dolores con que la vesícula, con sus paredes infectadas, va a prestarse a aquella distension en los momentos en que el reflejo duodenal haga entrar en activo trabajo a todos los órganos que mayor participacion deben tomar en los actos esenciales de la dijestion. En todo caso, la bílis llega de una manera intermitente al intestino, mas o ménos del modo que el uréter eyacula su contenido en la vejiga urinaria, contrayéndose de 8 a 10 veces por minuto.

La disposicion oblicua en que el colédoco se abre en el duodeno, que hace recordar tambien el modo cómo el uréter termina en la vejiga urinaria, está ademas protejida por un repliegue de la mucosa que hace imposible, como ya lo hemos recordado, que la bílis pueda volver a penetrar en él y llegar hasta el hígado. Mas aun, desde los tiempos de Glisson se aceptaba como cosa corriente que al nivel de la ampolla de Vater existia un anillo muscular especial. Sólo en 1887 fué estudiado i demostrado en los animales por Oddi repitiendo las esperiencias que otro de sus compatriotas, Zambeccari, en 1630 habia practicado, estirpando la vesícula a fin de producir una corriente contínua de bílis hácia el intestino. Pero en el hombre no se comprobó i demostró su importancia sino en 1898 por Hendirckson i sólo desde 1913, en que Archibald volvió a llamar la atencion en el Congreso de Lóndres de aquel año, quedó incorporado definitivamente entre los hechos científicos. El papel de este esfínter se evidencia en particular despues de estraida la vesícula, o sea, despues de ejecutada la operacion que hoi dia tiende a ser considerada i aceptada como la operacion clásica.

Mitchell i Stifel de la escuela de John Hopkins han medido el grado o poder de resistencia de aquel esfínter i demostrado que fluctúa entre 100 i 645 mm. de agua. Es importante retener esta cifra sobre todo al compararla con la fuerza o poder de secrecion del hígado que los mismos autores hacen llegar sólo a 360 mm. Ahora bien, no siendo susceptibles los canalículos biliares de una distension acentuada, puesto que la misma sustancia hepática ofrece dificultad para ello, es la porcion estra-hepática la que sufre en mas alto grado aquella dilatacion. Tal es en efecto lo que Judd i Mann de la «Fundacion Mayo» han comprobado esperimentalmente que sucede una vez estirpada la vesícula biliar. Se diria en algunos casos que el

hepático i el colédoco tienden a hacer el papel de la vesícula que ya no existe. Por lo demas, ni seria estraño que este papel de acomodacion i de suplencia de la funcion se iniciara desde el momento mismo en que la vesícula con sus paredes infectadas comienza a esperimentar las molestias consiguientes a las contracciones dolorosas de sus túnicas al vaciar su contenido.

II

En nuestra publicacion de Diciembre de 1916 sobre Infecciones biliares, *Revista Médica*, recordamos con alguna detencion los hechos mas recientemente adquiridos por la ciencia en lo que se refiere a la etiolojía de la colecistítis. Insistimos naturalmente en el papel cada vez mas preponderante que desde los tiempos de *Naunyn-Cholangeitis*, ***Deutsche** med. Woch.*, número 44, 1911, se atribuye a la accion de los microbios tanto en los padecimientos jenerales por infeccion biliar como en la formacion del cálculo mismo; recordamos que la infeccion suministra el núcleo o base para que se precipiten las sales biliares en las enfermas que por diversas circunstancias, fisiolójicas unas, (embarazos, repetidos o no) o patolójicas (en especial la fiebre tifoidea) aumentaban la formacion del colesterol i producian una verdadera colesterinemia.

Llamamos la atencion mui en especial a los memorables trabajos de Eduardo C. Rosenow de la «Fundacion Mayo» de la Universidad de Minnesota, acerca de la afinidad selectiva, específica de ciertos microbios para ser fijados o atraidos como por un iman hácia el órgano de donde orijinariamente procedian los bacterios de la esperimentacion. Cómo este autor podia a voluntad reproducir la apendicítis, la colecistítis o la úlcera del estómago en animales inyectados a dósis suficiente con los micro-

bios obtenidos de tejidos afectados de aquellas enfermedades. Ni dejamos de mencionar tampoco la *trasmutabilidad* de dichos jérmenes infecciosos que hace que al cabo de cierto número de pases en los animales de esperiencia vayan perdiendo su especificidad inicial. Así es como se pueden determinar enfermedades qus podríamos denominar laterales o de afinidad.

El mismo autor, F. Billings, C. H. Mayo i diversos cirujanos modernos han hecho resaltar el papel inmenso que corresponde a los pequeños focos aislados de infeccion para servir de punto de arranque i oríjen de infecciones crónicas lejanas i en no pocas ocasiones agudas tambien. Ellos han demostrado el papel que desempeña la infeccion dental en jeneral, la del apéndice, los focos de infeccion localizados en las amígdalas i con no escasa frecuencia no reconocibles como tales a la simple inspeccion sino por la espresion de aquellas glándulas.

I, por último, insistimos en que los jérmenes de un sinnúmero de infecciones que hasta hace poco se consideraban como infecciones perfectamente localizadas vertian sus microbios infectantes en el torrente circulatorio, de donde se les podia aislar con frecuencia.

Este último hecho en particular es el que ha venido a modificar considerablemente la interpretacion científica de la patojenia de la infeccion biliar. Es en la grande, en la inmensa mayoría de los casos por vía circulatoria por donde llegan a la vesícula biliar los microbios que la van a infectar (1). De ahí, por lo tanto, que no sea propiamen-

(1) «Cuando al tragar, se comprime las amígdalas, una parte de su contenido es espulsado fuera de sus criptas o lagunas que, como se sabe, no son sino invagaciones de epitelio pavimentoso que llegan hasta cerca de la cápsula, i otra penetra mas profundamente en ellas. Su epitelio, compuesto de una o dos capas solamente, permite que las bacterias, por lo tanto, puedan tener fácil acceso en el interior del tejido linfoídeo. Así,

te la mucosa de la vesícula—o la del apéndice, las cosas se pasan de una manera idéntica i hasta simultánea a veces—la infectada sino la base, su parte posterior indefensa. Ahí es donde los bacterios dan lugar a infartos, producen èctasias, espasmos dolorosos de las arteriolas—cólicos—la infiltracion de las paredes, el engrosamiento de la mucosa i hasta su necrósis sin que esto quiera significar de ninguna manera que el cálculo sea invariablemente el acompañante obligado de la infeccion. Por eso hemos querido comenzar este trabajo recordando la aseveracion terminante de uno de los cirujanos cuya esperiencia es hoi sin rival en el mundo científico.

Esta interpretacion rigorosamente exacta respecto al modo cómo se orijina la infeccion biliar, i el conocimien-

---

pues, el contenido de las criptas, mas el calor i la humedad de la boca forman un *incubador ideal* para los ajentes de infeccion, i la invasion por medio de los linfáticos desde este foco localizado es asunto relativamente fácil. (R. W. Porteus).

Ahora bien, la infeccion localizada no puede ser considerada ya como un simple lugar de entrada de los microbios, sino propiamente como un sitio que cuenta con condiciones favorables para que se desarrollen i adquieran propiedades que les dan un estenso rango de afinidad en diversos tejidos del organismo.

Tales son los famosos estudios de Rosenow que le han permitido, segun el medio ambiente en que cultiva los microbios, cambiar o transmutar el pneumococo de una pneumonía o de un empiema en estreptococos viridans, hemolítico o reumático i volverlo en seguida a pneumococo. Estos hechos vienen a esplicarnos de una manera bien sencilla, en concordancia con el grado de afinidad o selectividad de los microbios, las lesiones colaterales que observamos al lado de la localizacion principal de la enfermedad o tejido en que se han concentrado en mayor proporcion. En los animales en esperimentacion, al lado de la lesion predominante, reumática, apendicular, ulceracion gástrica, duodenal o apendicítis, se comprueban infartos renales, derrames articulares, trastornos en el miocardio, etc., etc, en carácter de lesiones asociadas o concomitantes. Se prueba, pues, en particular por los estudios del reumatismo esperimental, que las *lesiones son múltiples i variables.* (C. H. Mayo, *Clínicas de* 1915, paj. 882.)

to cabal de la historia natural de la enfermedad han conducido gradualmente a los cirujanos al tratamiento mas racional i perfecto de la enfermedad. Miéntras no dispongamos de un suero preventivo, o una vacuna curativa contra la infeccion, una vez localizada ésta, sea en la vesícula, el apéndice o el duodeno, no sabemos, hoi por hoi curar la infeccion sino estirpando el foco o el órgano en que se acantona. He ahí la grande i suprema consideracion porque *la colecistectomía es la operacion de eleccion*, a tal punto que se ha podido asegurar que el desagüe de la vesícula—por mas completo i prolongado que sea—sólo vive de las contraindicaciones de la escision de la vesícula.

I si queremos ser completos en nuestra terapéutica, debemos esforzarnos a toda costa en reconocer i estirpar a la vez, o mejor, **previamente,** el foco de infeccion local de donde han partido los microbios infectantes.

Todos los hechos que hemos creido pertinente recordar a propósito de la patojenia de la infeccion biliar evidencian en nuestro concepto la incapacidad del simple desagüe de la vesícula para obtener la curacion de la colecistítis, máxime cuando la infeccion es crónica y no ha dado lugar a la formacion de cálculos. En efecto, A. G. Gerster cita el trabajo mui completo de E. M. Stanton de la clínica de Ochsner que asegura que sólo el 46 por ciento de las infecciones no calculosas llegan a la curacion; miéntras que sanan el 85 por ciento cuando existe cálculo.

No hai mejor prueba de que la vesícula puede estar profundamente enferma sin que haya cálculo, que lo que Moynihan i otros autores han descrito con la denominacion de *vesícula aframbuesada*. Pero entre la forma típica de aquella infeccion i las formas en que sólo el microscopio bien manejado viene a justificar el haberla estirpado, se comprende que haya todas las variaciones imajina-

bles. En todo caso, el tratamiento de la colecistítis no calculosa constituye con frecuencia uno de los problemas más difíciles de resolver para los que nos ocupamos de la cirujía de las vías biliares (1). Son ellos los que sombrean la estadística de los insucesos de la cirujía que ha recordado Stanton, i con frecuencia tambien los que aumentan el número de las operaciones secundarias, o sea de enfermas que operadas una primera vez, han continuado con síntomas casi iguales a los que decidieron a aceptar la operacion i, que operadas por segunda vez, estirpando la vesícula han llegado a la curacion completa. Las *operaciones secundarias* llegan, aun en las clínicas o escue-

---

(1) «Durante muchos años desconocimos las casos de colecistítis sin cálculos. Algunos de estos enfermos sufrían de cólicos y ataques frecuentes de obstruccion por mucosidades (bilis espesa, verdaderos tapones mucobiliosos), o se quejaban de sensibilidad localizada,p ero no tenian cálculos.»

«Los cálculos en vesículas biliares libres de infeccion (aunque ésta existió indudablemente en el momento en que los cálculos comenzaron a formarse), pueden dar lugar a síntomas de obstruccion, o de movilizacion o de paso de cálculos; pero *no producen síntomas gástricos,* o por lo ménos aquellos síntomas no adquieren un carácter culminante. Cuando las perturbaciones gástricas adquieren un valor prominente la infeccion es de regla, haya o nó cálculos, i los ataques se repiten con frecuencia dejando sí intervalos completamente libres, exactamente como pasa con la úlcera gástrica o duodenal y en la apendicítis, cuando estas enfermedades dependen de una infeccion. Un buen número de estos enfermos, libres de infeccion, pueden curar por el simple desagüe de la vesícula biliar. Pero, a causa de adherencias de la vesícula y consiguiente perturbacion en su correcto funcionamiento, consecutivo a la operacion de la colecistostomía, algunos de estos pacientes están espuestos mas tarde a sufrir de colecistítis. Cuando falta la infeccion, aunque se hayan formado cálculos (Aschoff i Bacmeister) los ganglios linfáticos a lo largo del cístico, del hepático i del colédoco no se les encuentra a la palpacion sino lijeramente infartados. Los enfermos de la segunda categoría, o sea los del grupos infeccioso, deberian ser tratados por la *estirpacion de la vesícula,* haya o no haya cálculos, puesto que la infeccion es el elemento esencial. En estos enfermos los ganglios císticos, hepáticos i colédocos están engrosados.» *Mayo Clinic,* 1915, pág. 260.

las que mayor interes demuestran por esta rama de los conocimientos humanos, a un 10 i hasta a un 15 por ciento.

III

INDICACIONES PARA PRACTICAR LA COLECISTECTOMÍA

«Desde que hemos justipreciado el verdadero papel que desempeña la infeccion en la colecistítis, hemos revolucionado su tratamiento en nuestra clínica.» *Mayo Clinic*, 1916, páj. 273.

Entre nosotros la habitual indiferencia de nuestras jentes no las decide a aceptar el tratamiento quirúrjico, que sus propios médicos insinuan floja i tardíamente, sino como un recurso último. La esperiencia operatoria, relativamente escasa de la mayoría de nuestros cirujanos, ha confirmado indirectamente las desilusiones preconcebidas de muchos de nuestros médicos. No siempre sanaban nuestros operados i no podia ser de otra manera: llegaban cuando el proceso infeccioso habia minado profundamente las fuerzas de resistencia del organismo. El endurecimiento de la cabeza del páncreas, los ataques febriles violentos i repetidos, perturbaciones gástricas graves i continuadas (reveladoras siempre de la infeccion) i la ictericia crónica cuando no febril i alarmante, o la gangrena fulminante de la vsesícula i hasta el flemon colecístico i subfrénico existian ya en enfermos que, a veces hasta en contra del consejo terminante de los médicos que los habian *tratado*, llegaban hasta nosotros en demanda de la cirujía. Felizmente la reaccion comienza. Las ochenta i

una intervenciones (1) en las vías biliares efectuadas en el curso de los diez primeros meses del año en curso exceden al número total de operaciones de la misma naturaleza efctuadas en los dos últimos años.

---

(1) Operaciones practicadas en las vías biliares en los diez primeros meses de 1917:

Colecistectomías	68	o sea, mas del 83 por ciento.
Colecistestomías	10	o sea, mas del 11 por ciento.
Esploraciones negativas......	2	
Hepato-gastrotomía «secundaria»........................	1	
TOTAL.........	81	

Mortalidad global 8 *por ciento*

Hemos perdido dos enfermos de la clientela privada. En uno de ellos se trataba de un caballero que habíamos operado previamente de una colecistostomía, mui debilitado e ictérico. Se repuso i mantuvo admirablemente bien durante cuatro meses. Al cabo de este tiempo practicamos la coledocostomía para estraer el cálculo que obstruia el colédoco. Falleció poco mas tarde de insuficiencia hepática.

Tenemos tambien que lamentar la muerte de una estranjera que habia sido operada ya en otros servicios no ménos de cinco veces, en ménos de diez meses; existia una hepato-gastrostomía mantenida durante largo tiempo por intermedio de un tubo en T. Estrajimos el tubo i mantuvimos la anastomósis existente, por intermedio de una sonda de Nelaton núm. 28. Habria sido preferible hacer una hepato-duodenostomía. En todo caso, la herida se infectó i la enferma falleció de una bronquítis infecciosa a los 10 o 12 dias de nuestra operacion.

En San Vicente hemos perdido un enfermo de peritonítis i otro de muerte repentina al 4.º dia.

En el Salvador hemos perdido una enferma operada de coledocostomía, otra de dejeneracion aguda del hígado i una tercera dos meses despues de la intervencion, a consecuencia de estensos flemones desarrollados en coneccion con nuestra operacion. La mucosa de la vesícula de esta enferma tenia dos ulceraciones bien apreciables.

En realidad de verdad, por faltas imputables a la técnica operatoria misma o mas exactamente a la antisepsia defectuosa sólo hemos perdido dos enfermos. Los demas están en relacion directa con intervenciones en el colédoco o defectos en la indicacion i justificacion de la operacion practicada.

Con la vesícula biliar ha sucedido mas o ménos lo que con el apéndice; se ha esperado que las *complicaciones* evidencien los destrozos del mal para justificar la accion del cirujano. De otra manera, se ha pensado mas prudente esperar, esperar la aparicion del cuadro clásico de la enfermedad, o sea, de aquel de importancia para el anátomo-patolójico, pero no siempre para el clínico: son dos cosas bien diferentes. Si la nefasta reputacion que ha conservado la peritonítis no se cerniera aun sobre el diagnóstico de la apendicítis, de seguro que no se habrian resuelto a hacerse operar muchos enfermos que tenian localizada la infeccion esclusivamente a las paredes de aquel órgano. La peritonítis de la colecistítis es mas localizada; sus consecuencias mas lentas para evidenciarse; de ahí que miéntras la fiebre con todo su cortejo alarmante no se instale, o difunda la infeccion hasta los canalículos intrabiliares i aparezca la ictericia, no se consideraba justificada la operacion. Es evidente que un individuo puede sobrellevar durante años i años una infeccion crónica, i hasta tener remisiones de larga duracion en que la enfermedad pasa al período latente, a tal estremo que enfermo i médico puedan pensar en la curacion de la enfermedad. Iguales períodos de latencia se observan en las úlceras píloro-duodenales, en la tuberculósis renal, apendicítis crónica i multitud de otras enfermedades. Todas ellas conservan no obstante toda la potencialidad infecciosa que les es peculiar.

La simple i vulgar infeccion dentaria destructiva —la caries dentaria—va a suministrarnos una comparacion cuyas diversas faces nos sean mas comprensibles. Una violenta fluxion de la cara suele pasar varios años ántes de que se revele de nuevo por los intensos dolores de la primera vez: en el intervalo la accion destructora ha podido no sólo cariar el diente mas directamente afectado

sino invadir ademas la infeccion varios otros, i el paciente no tendrá otro recurso que obturarlos o estraerlos.

Nosotros no aceptamos hoi dia que la caries dentaria haya pasado sin dar lugar a síntomas que debemos imputar a la infeccion; que no sepamos atribuirlos a su verdadero oríjen ya es otra cosa. De igual manera no creemos tampoco que un cálculo biliar sea inocente: «*Los cálculos biliares inocentes son un mito*». Esta no es una simple frase; obedece a una observacion clínica i esperimental mil veces comprobada por los cirujanos de todas partes del mundo que nos obliga a reconocer que los verdaderamente «inocentes» hemos sido nosotros para atribuir los «pequeños síntomas», *los síntomas inaugurales*, en una palabra, al cuerpo estraño formado a causa de la infeccion arrastrada por la corriente sanguínea, que no por la linfática, hasta las paredes de la vesícula biliar.

Personalmente, en mi ya larga esperiencia, no he observado jamas el cáncer de la lengua, de las mejillas o de la boca sino en individuos que eran portadores de una dentadura detestable; abrigo la conviccion profunda de que la infeccion crónica constituye el terreno mas adecuado i predisponente para aquella grave i última complicacion; de igual manera no creo haber observado jamas un cáncer de la vesícula biliar sin que ésta hubiera sido previamente el sitio de una infeccion crónica, calculosa o no, poco hace al caso.

Es evidente que el médico consciente i celoso de la salud i bienestar de su cliente no va a esperar que éste sea víctima de una fluxion grave de la cara para recomendarle en medio de las complicaciones a que puede dar lugar, la estraccion del diente causante del mal. Pensamos que tampoco debe dejar al que es víctima de la infeccion biliar que aparezcan complicaciones graves para decidirlo a una intervencion que hoi dia ofrece garantía absoluta de cu-

racion o cuando ménos alivia considerable i eficazmente la situacion aflictiva i perturbadora del aparato dijestivo i, a veces, hasta del organismo entero. Debemos tener siempre presente que la colecistítis es una infeccion progresiva, crónica, con tendencia a agravarse.

Si la fluxion dentaria aun cuando sea a veces de gran violencia, no siempre es indicacion suficiente para estraer el diente que la determina, tampoco constituye indicacion suficiente para estirpar la vesícula el hecho de haber reconocido que es *su* infeccion la verdadera causa i oríjen del mal que se diagnostica. Hai que contemplar ademas el temperamento del enfermo lo mismo que el del operador i sobre todo la eficiencia del trabajo que pueda ejecutar todavía el enfermo, así como la condicion social del paciente.

Volvemos a recordar que hai infecciones biliares transitorias; que el concremento o cálculo a que han dado lugar evoluciona, se mueve i hasta enclava en una vesícula o conducto en los cuales falta el elemento infeccioso que tan terriblemente doloroso suele hacer algunos de aquellos procesos. En buenos términos, es la historia de un cálculo de la vesícula urinaria, libre ésta todavía de la cistítis correspondiente, es poco doloroso. En suma, son los dolores, la intensidad i frecuencia, la duracion que adquieren, los que deciden mas a menudo a los enfermos a recurrir al cirujano. Los trastornos dijestivos, acompañantes obligados de la infeccion, la fiebre i hasta la ictericia, vienen sólo en segundo término. Miéntras escribimos o preparamos estas líneas ha llegado a mi consulta un enfermo que desde hace quince años sufre de cólicos biliares cada seis u ocho meses; los últimos han sido de tal intensidad que su médico se ha visto en la precision de recurrir a la morfina como último recurso. Su estado jeneral es magnífico; le hemos garantizado una pronta i completa mejoría; hemos insis-

tido en el peligro de llegar a ser un morfinómano; en la frecuencia con que los ataques habrán de seguir repitiédose; todo ha sido inútil para decidirlo a aceptar la operacion. Este es el tipo del enfermo que frecuentará las oficinas de los médicos en busca de cualquier réjimen que pueda retardar sus ataques, que empleará durante largos meses o años la *Gratia probata* u otros específicos con que los charlatanes pretenden hasta disolver los cálculos biliares desconociendo que el cuerpo estraño es de valor secundario al lado de la inmensa significacion que tiene la infeccion.

Por el contrario, hace ya muchos años una de mis primeras operadas a quien un «clínico» habia asegurado que el 90 por ciento de los operados de cálculos biliares se morian de la operacion, ante las insistencias de la madre para que desistiera de la intervencion quirúrjica, esclamó con imperturbable tranquilidad:

«Prefiero morir en la mesa de operaciones ántes que llevar la vida de los últimos tiempos, o volver a sufrir un nuevo ataque.»

Su enerjía i resolucion han sido debidamente compensadas; vive hoi en perfecta salud.

En suma, no nos parece que aun los mas recalcitrantes puedan rechazar la intervencion operatoria en los casos de flegmon o empiema crónico i gangrena de la vesícula, ruptura de la vesícula; en los casos de carcinoma incipiente, dejeneracion calcárea de sus paredes, «vesícula frambuesada» e hidropesía de dicho depósito biliar.

IV

GRAVEDAD DE LAS INTERVENCIONES EN LAS VIAS BILIARES

El grande i conocido cirujano de Chicago, A. D. BEVAN en una publicacion de este mismo año pasa en revis-

ta el desenvolvimiento de la cirujía biliar desde el año de 1860 en que la mortalidad no era inferior a un 30 por ciento, hasta la éra actual en que está reducida a ménos de UNO POR CIENTO para los cálculos de la vesícula biliar i a CINCO POR CIENTO cuando el cálculo está enclavado en el colédoco.

Habremos de hacer notar desde luego que tanto este cirujano como la mayor parte de los americanos del Norte, gracias en particular a la escuela de los hermanos Mayo, practican en el 90 por ciento de los casos la estirpacion de la vesícula. En efecto, en las *Clínicas de* 1915, páj. 257, se puede leer lo siguiente:

«Con los progresos recientes adquiridos en la materia e influenciados por la recidiva de los síntomas que evidenciaban las fallas para obtener la curacion de los enfermos en un buen número de casos, la colecistectomía llegó a ser la operacion de regla i AHORA CERCA DEL NOVENTA POR CIENTO DE LAS ENFERMEDADES DE LA VESÍCULA BILIAR SON TRATADAS DE ESA MANERA. Sólo circunstancias especiales de la infeccion, perforacion, edad mui avanzada o el estado jeneral precario del enfermo nos suelen decidir a aceptar la colecistostomía. Si vuelven a aparecer los síntomas recurrimos a la colecistectomía como un último procedimiento.»

Veamos, sin embargo, las estadísticas de otros cirujanos que no hayan alcanzado a la gran habilidad i destreza de Bevan o los hermanos Mayo; pero hagamos resaltar desde luego la consideracion en que han insistido estos últimos autores con mui justa razon, en nuestro sentir, a saber, que el éxito depende no tanto de la natural perfeccion operatoria que se adquiere con la esperiencia, cuanto de la mayor exactitud, oportunidad o precision científica con que se fijan las indicaciones operatorias, lo mismo que las abstenciones. Saber lo que no se debe

hacer en un caso dado suele constituir la *suprême sagesse.*

J. B. Deaver de Filadelfia ha practicado en los últimos seis años 1,031 operaciones en la vesícula i vias biliares. Figuran en su estadística 474 colecistectomías (incluyendo las coledocostomías) i 427 colecistostomías. Mortalidad 7.18 por ciento. Este autor ha prestado particular atencion a las recidivas de los síntomas por los cuales se ha operado.

Para Eisendrath en el 20 por ciento de cálculos del hepático o del colédoco no ha habido signos reveladores de su existencia o en todo caso, han sido oscurecidos por los que se imputaban a la vesícula.

La esploracion del colédoco deberia practicarse con mucho mas frecuencia; no aumenta la gravedad i permitiria reconocer cálculos en la última porcion de aquel conducto que han sido desconocidos hasta en un 33 por ciento de los casos. La recidiva de los síntomas cuando se ha dejado cálculos olvidados en el hepático, incidente mas frecuente de lo que se cree, o bien cuando se han formado en los canales intra-hepáticos, lo que es propiamente escepcional, podria tambien así prevenirse.

Práctica mui recomendable a fin de evitar estos percances consiste en practicar la esploracion dijital del colédoco levantando este conducto con un dedo introducido en el hiato de Winslow, miéntras el esplorador metálico recorre el interior de dicho conducto.

J. Sherren, de Lóndres, ha publicado en *The Practitioner* de 1913 su estadística de 128 ectomías. La mortalidad ha sido de 9 por ciento—hubo 7 casos de carcinomas.

En un congreso de cirujanos alemanes que tuvo lugar en Francfort, en Noviembre de 1912, se trató en detalle la cirujía de las vias biliares.

Poppert en un material mui considerable no ha tenido una mortalidad mayor de 5 por ciento i en 400 coledocostomías esa cifra no ha pasado de 6 por ciento.

Heidenhain estudia 238 casos; la mortalidad no ha pasado de 1.7 por ciento para los casos sencillos, o sea, sin sépsis mui intensa, sin obstruccion del colédoco i sin carcinoma. Estas complicaciones elevaron respectivamente la mortalidad a mas de 20, 18 i 36 por ciento. El cáncer de la vesícula figura en cerca del 7 por ciento de su material. «*Todos debemos esforzarnos*, agrega, *por operar los cálculos biliares ántes que den lugar a complicaciones graves*». Esta regla, dice, debe rejir aun para la obstruccion aguda del colédoco; de esa manera salvaremos mas vidas que si continuamos con la prática antigua: la de esperar que cedieran aquellas manifestaciones alarmantes durante un período de tiempo que a veces iba hasta mes i medio.

Poppert i Rehn reforzaron las ideas emitidas por Heidenhaim i estuvieron contestes en condenar, o por lo ménos considerar con mui poca simpatía el tubo en T de Kehr para hacer el desagüe de las vias biliares.

Riedel ha operado 695 cálculos biliares i encontrado en ese material 77 casos de ruptura de la vesícula; 18 casos de destruccion parcial o total del cístico i 2 perforaciones de colédoco. Desgraciadamente no nos ha sido posible tener a mano el orijinal, *Münch. med.*, *Woch.*, 1912, número 46.

Rotter ha practicado 95 colecistectomías; sólo uno de esos enfermos murió por erisipela. La autopsia demostró que las suturas estaban en órden. Este cirujano cierra sistemáticamente todo el abdómen.

Dietz i Lejars han visto casos de colecistítis subagudas latentes exacerbarse considerablemente despues de una apendicítis aguda. Esta observaciones no tienen hoi dia,

despues de las notables esperiencias i enseñanzas de Rosenow, nada de estraordinario; no hacen sino confirmarlas.

J. Borelius designado como relator, en compañía de Tscherning, ante el congreso de cirujanos suecos celebraen Estocolmo en 1911, ha ampliado mas sus ideas sobre cirujía biliar en 1912 (*Zentralblatt f. Ch.* páj. 1430). Rechaza terminantemente lo que los alemanes han denominado «la operacion normal» de Kehr, esto es, la abertura del colédoco i su esploracion sistemática seguida de desagüe del hepático, en toda operacion de cálculo biliar. Parécenos pertinente ántes aun de seguir esponiendo las ideas de la escuela sueca recordar lo que dice el profesor T. Kocher (5.ª Auflage, páj. 782) de su *Operations lehre:* «En ningun caso hemos practicado el desagüe ni del hepático ni del colédoco, ni aun en los casos de inflamacion, a pesar de que Kehr i Koerte atribuyen a ese procedimiento los buenos resultados que han obtenido i lo consideran como un progreso. Por lo demas, que se puede obtener tambien excelentes resultados sin *ese* desagüe, lo demuestra, ademas de mi estadística, la de Mayo Robson relativa al mismo asunto».

El material de Borelius es de 353 operaciones con 26 casos fatales. De las 234 colecistectomías que comprende —sin sondaje del colédoco ni desagüe del hepático—no ha tenido sino tres por ciento de mortalidad. Sólo en cuatro de estos enfermos hubo posteriormente síntomas de obstruccion del colédoco; en otros dos que fueron autopsiados, el conducto estaba permeable.

En 52 coledocostomías tuvo 10 muertos; solamente en 6 de estas 52 operaciones dejó de hacer el desagüe del hepático.

Ha tenido frecuentes recidivas despues de simples stostomías; de ahí que tanto Berg como Borelius i los mas co-

nocidos cirujanos de Suecia, sean partidarios de la ectomía (1).

G. Cotte-Lyon Chirurg. v. IV, páj. 469, 1910, hace un resúmen cuidadoso de la literatura para demostrar que la ectomía gana terreno en el concepto de casi todos los cirujanos, con desmedro, naturalmente, de la colecistostomía.

Pero es, en nuestro concepto al ménos, la escuela anglo-americana, con Moynihan i los Mayo a la cabeza, la que mas directa i eficazmente ha contribuido al progreso de esta rama tan importante de la cirujía moderna.

Moynihan escribe testualmente en su *Abdominal Operations*, 3d. Ed., 1914, páj. 288: «Durante los últimos ocho años me he inclinado mas i mas a practicar la colecistectomía, i, despues de algunas vacilaciones i trepidaciones que la esperiencia ha alejado, *estoi resueltamente dispuesto* a sostener la adopcion frecuente, aunque seguramente no invariable, de esta operacion de preferencia a la colecistostomía, en vista del carácter mismo de los enfermos que llegan hasta el cirujano». Desgraciadamente, agrega un poco mas adelante, «en una proporcion inmensa de los casos la enfermedad ha hecho grandes estragos, la vesícula está engrosada, opaca, blanca i esclerosada i la permeabilidad del conducto cístico seriamente comprometida. En tales casos *la colecistostomía puede aliviar por algun tiempo*, pero es fácil que las molestias vuelvan, con

---

(1) Borelius (Lund) seguia en su clínica mas o ménos la conducta indicada por Deaver para las colecistítis agudas; pero, lo mismo que Sprengel, e imitando probablemente a los cirujanos de Los Anjeles (California), considera este proceso de la misma categoría que la apendicítis aguda i desde principios de 1916 opera las colecistítis en pleno período agudo. Ha operado en concordancia con este principio 21 enfermos que le han dado una mortalidad de 5 casos; dice que dos de estos casos fatales debieron haberse operado dos i seis dias ántes de la fecha en que aceptaron la intervencion. Ha operado en todo 531 enfermos de las vias biliares. (*International Abstracts of Surgery*, XXXIV, 1917, páj. 127).

gran decepcion del enfermo i de su cirujano que se ve compelido a proponer *una nueva operacion*».

Todos los cirujanos de las vias biliares contamos en nuestras estadísticas **operaciones secundarias** que fluctuan entre el 4 i hasta el 15 por ciento, o sea, un crecido número de enfermos en que en la primera intervencion el estado jeneral no permitió hacer sino una operacion paliativa, para salvar la vida del enfermo; pero no para sanarlo de su enfermedad; o bien, en que el cirujano, imbuido en la vieja concepcion de que la vesícula ha de desempeñar un papel importante, no se la ha de sacrificar sino por escepcion. Ya hemos hecho mencion de cómo los canales biliares superiores i el colédoco mismo se prestan fácilmente para reemplazar la falta de aquel receptáculo. Apénas si vale la pena recordar que las amígdalas, la próstata, el apéndice, el riñon, el útero i el ojo son órganos cuyas importantes funciones nos son mas o ménos perfectamente conocidas i cuya utilidad nadie discute; sin embargo, gravemente enfermos, se les sacrifica dia a dia: estamos obligados a elejir de dos males el menor.

A. G. Gerster en la memorable discusion de este tema en la Sociedad de Cirujía de Chicago, Abril de 1912, decía: «Pero cuando la inflamacion destructiva ha penetrado en las capas subperitoneales, causando estensas linfanjítis sépticas, i tromboflebítis la enfermedad va mas allá de lo que puede la cirujía i se hace irreparable». (*Surgery, Gynec. Obst.*, 1912, páj. 635). Esta atinada reflexion es aplicable con igual exactitud a lo que pasa en la colecistítis que a lo que acontece en la apendicítis.

La clínica de los hermanos Mayo ha publicado la estadística comparativa que nos parece de interes reproducir: se ve que la operacion radical, despues de los trabajos de Rosenow, ha revolucionado el tratamiento de estas enfermedades en la gran clínica de los Estados Unidos.

MORTALIDAD RELATIVA DE LA COLECISTOSTOMÍA I DE LA COLECISTECTOMÍA.—CLÍNICA DE LOS MAYO

Colecistectomías

	Total de operaciones		Cáncer	Muertos	Porcentaje de muertos	
1907-1909...............	304		..	4	1.0	
1910....................	111		2	..	...	
1911....................	100		2	3	2.0	
1912....................	211		7	4	1.9	
1913....................	261		2	5	1.9	
1914....................	817	1,767	..	5	0.6	1.2
1915 (diez primeros meses)	689		..	11	1.6	
TOTALES.......	2,493		13	32	1.3	

Colecistostomías

	Total de operaciones		Cáncer	Muertos	Porcentaje de muertos	
1907-1909...............	1,085		..	15	1.4	
1910....................	426		2	7	1.7	
1911....................	481		2	4	0.8	
1912....................	427		1	3	0.7	
1913....................	204		3	10	4.9	
1914....................	157	435	..	4	2.5	3.4
1915 (diez primeros meses)	74		..	1	1.4	
TOTALES.......	2,854		8	44	1.5	

«De una serie de cartas interrogatorias enviadas a enfermos operados de colecistectomías en los últimos años —pero en que habia trascurrido por lo ménos uno desde la operacion—se recibieron 219 respuestas, que demuestran que el 71 por ciento de estos enfermos sanaron; 22

por ciento se mejoraron i 7 por ciento no mejoraron. De los enfermos que mejoraron, el 57 por ciento tenia cálculos i colecistítis, i el 43 por ciento solamente colecistítis. (*Mayo Papers*, 1916, páj. 274).

TÉCNICA OPERATORIA

Siempre hemos dado la preferencia a las incisiones verticales; hemos usado a veces las incisiones trasversales u

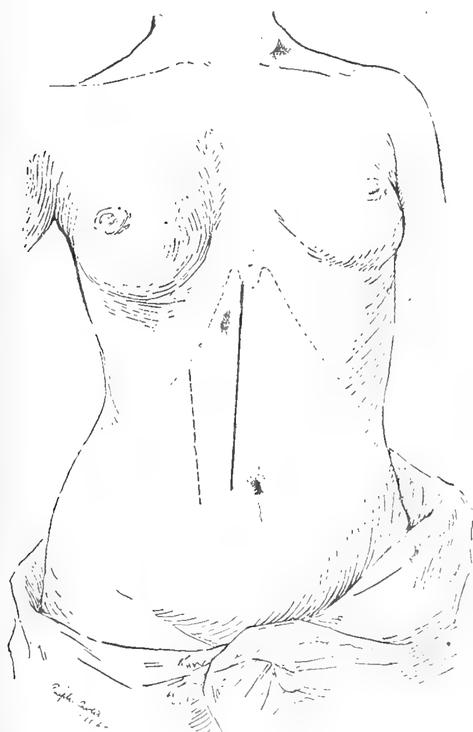


Fig. I.—(Segun E. S. Judd).

La línea que parte del lado derecho del apéndice xifoides,—incision o línea de Bevan,—permite abordar fácilmente la porcion fija de las vias biliares.

La línea de puntos interrumpidos tenia por objeto esponer en primer término i casi esclusivamente la vesícula biliar.

oblicuas; jamas la incision en bayoneta de Kehr. Entre las primeras, la recomendada por A. D. Bevan en 1897 —Jour, Amer. Med. Assoc. XXVIII, 1225-1227—es la que nos ha dado mayor satisfaccion i la que permite esponer mas completamente los conductos biliares mismos, o sea, la única parte fija del aparato biliar. Las antiguas incisiones tenian por objeto principal esponer la vesícula misma i en particular el fondo de ella, la parte mas movible i variable, por lo tanto.

El cojin de arena, recomendado por W. Elliot, de Boston, su introductor, por Moynihan, Gosset i tantos otros no lo usan los Mayo ni lo menciona siquiera Judd al ocuparse de la operacion en las Clínicas de 1916. Nosotros lo consideramos de utilidad en la mayoría de los casos i pensamos que los que no tienen gran esperiencia en esta clase de cirujía, se encontrarán mejor con su uso que prescindiendo de él. Contribuye eficazmente a satisfacer la primera i mas indispensable de las necesidades de una buena operacion en la parte alta del abdómen: amplia esposicion del órgano en que se interviene. La perfecta *eterizacion* del enfermo no es de ménos importancia.

La incision comienza como lo indica la figura que reproducimos del trabajo de Judd, a la derecha del apéndice xifoides i siguiendo a corta distancia por fuera de la línea media, viene a terminar a la altura del ombligo i a unos cinco centímetros por fuera de él. Se espone i secciona en seguida la hoja anterior del recto del abdómen de la manera que lo indica la lámina II. Las fibras muscula-

(1) Desde Agosto del año en curso, gracias a la buena voluntad de nuestro amigo C. H. Mayo i en gran parte tambien a su jenerosidad, que nos complacemos en agradecer públicamente, cuenta nuestro hospital con todo el instrumental de que se sirven los famosos cirujanos de la clínica de Rochester.

res son separadas simplemente; completada esta separacion, se la mantiene con enerjía de uno i otro lado a fin de presentar la hoja posterior, el peritoneo i las fibras supe-



Fig. II. (segun E. S. Judd.)

Incision de la hoja anterior del músculo recto anterior del abdómen. Las fibras musculares son separadas simplemente. En la parte alta se pone en relieve que la incision cutánea difiere de la direccion vertical i un poco a la derecha de la línea media en que se separan las fibras musculares. Esta direccion está marcada por una línea de puntos interrumpidos.

riores del trasverso. Colocado el enfermo en posicion declive, la estraccion del apéndice, que nosotros aconseja-

mos i practicamos en la inmensa mayoría de los casos, no presenta dificultad digna de mencion.

Vuelto el enfermo a la posicion horizontal, el fondo de la vesícula sirve para ejercer traccion sobre ella i el hígado; tirado éste hácia abajo i adelante, va a permitir luxarlo hácia arriba i presentar, por lo tanto, toda la vesícula i los canales principales. Si en esta actitud se rechaza hácia abajo el duodeno, el conducto colédoco se pone tenso i hace mui visible; secciónese el peritoneo que lo cubre i espóngase el trípode formado por el cístico, el hepático i el colédoco. De la buena esposicion de estos tres conductos va a depender el éxito de la operacion.

Nosotros casi sistemáticamente practicamos la colecistectomía de atras a adelante, tal como los Mayo i Moynihan comenzaron a practicarla desde 1906 i sólo en casos escepcionales comenzamos por el fondo. Igualmente raro es que haya necesidad de seccionar el ligamento suspensorio; pero es fuera de duda que facilita las maniobras i la sutura de él no acarrea molestia alguna, si es que realmente tiene el papel de contribuir a mantener suspendido el hígado. Tomado i seccionado el cístico entre dos pinzas curvas, su despegamiento va a poner fácilmente a la vista la arteria cística; procédase lo mismo que con el cístico i continúese despegando la vesícula del lecho hepático teniendo la precaucion de acercarse mas a las túnicas de la vesícula que a la sustancia hepática. Procediendo con cuidado no es imprescindible vaciar previamente el contenido de la vesícula. Despegados ya los dos tercios de la vesícula i manteniendo siempre el resto como muñon de traccion, hai ventaja en ligar la cística, si es que no se le ha hecho en el momento mismo de reconocerla, i en comenzar a suturar los bordes del peritoneo que mantenia a la vesícula aplicada al hígado; de otra manera el

hígado tenderá a escaparse de la posicion luxada en que lo manteniais i os dificultará esta maniobra.

Una vez terminada esta sutura, procedereis a esplorar el estado del conducto hepático lo mismo que del colédo-

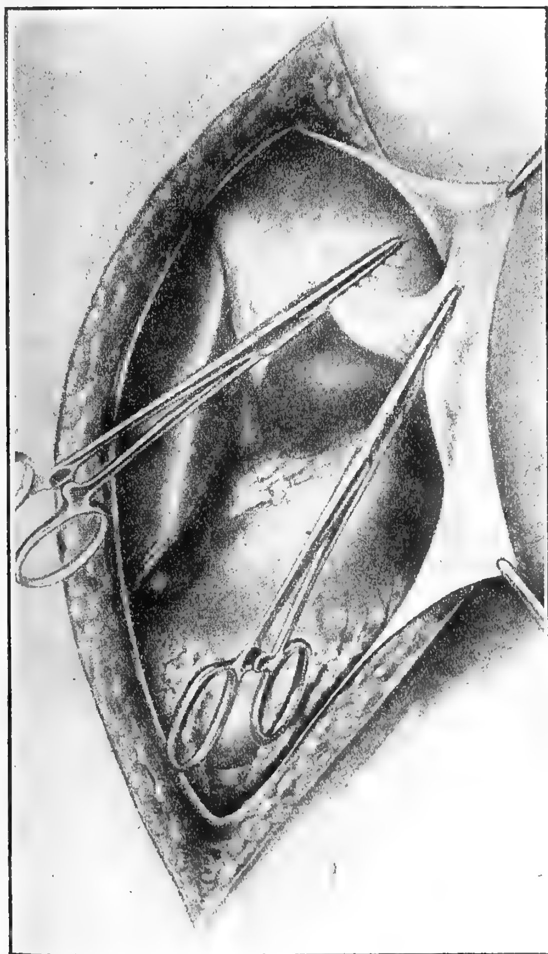


FIG. III.—(Segun E. S. Judd).

En ciertas ocasiones puede haber ventaja en seccionar entre dos pinzas el ligamento denominado «suspensorio» del hígado; permite una esposicion mas amplia de los conductos biliares.

co. Si habeis tenido la precaucion de conservar un pequeño trozo del cístico, i la maniobra de introducir primero un estilete i luego el esplorador metálico olivar a traves del adosamiento que ha producido la pinza con que lo habeis ocluido en el momento de comenzar la estirpacion de la vesícula se hace difícil, dad un pequeño tijeretazo hasta mas allá de aquella obstruccion artificial i momentánea, os facilitará grandemente la introduccion de vuestro esplorador. Mantenido un dedo en el hiato de Winslow i levantando suavemente todo el pedículo hepático, deslizad lentamente i con debida atencion la oliva del esplorador hasta que despues de franquear la pequeña estrechez que precede a la abertura en la ampolla de Vater, tengais la sensacion de penetrar en la verdadera cavidad duodenal. Repetid la misma maniobra de esploracion en el conducto hepático. En ámbos casos habeis podido imponeros del grado de infarto mas o ménos acentuado de los ganglios linfáticos que a lo largo de ellos existen. La consistencia i tamaño de aquellos ganglios deberiais aprender a justipreciarla; será con frecuencia el guia mas valioso para resolver vuestra línea de conducta en un crecido número de colecistítis sin cuerpo estraño. Limpiad cuidadosamente la estremidad del cístico por donde habeis deslizado vuestro esplorador i terminad colocando la ligadura que lo habrá de ocluir. Gosset dice a este respecto que la simple ligadura circular con catgut es la mejor, *a condicion que el cístico sea cortado al ras del colédoco*, en un punto en que se le encuentra sano o casi sano, i agrega:

«Yo creo que los derrames de bílis por el cístico despues de la colecistectomía, son imputables al hecho de que la ligadura ha sido colocada no sobre el cístico mismo, sino sobre un muñon demasiado grueso formado por el cuello de la vesícula. Se pensaba practicar una colecistectomía

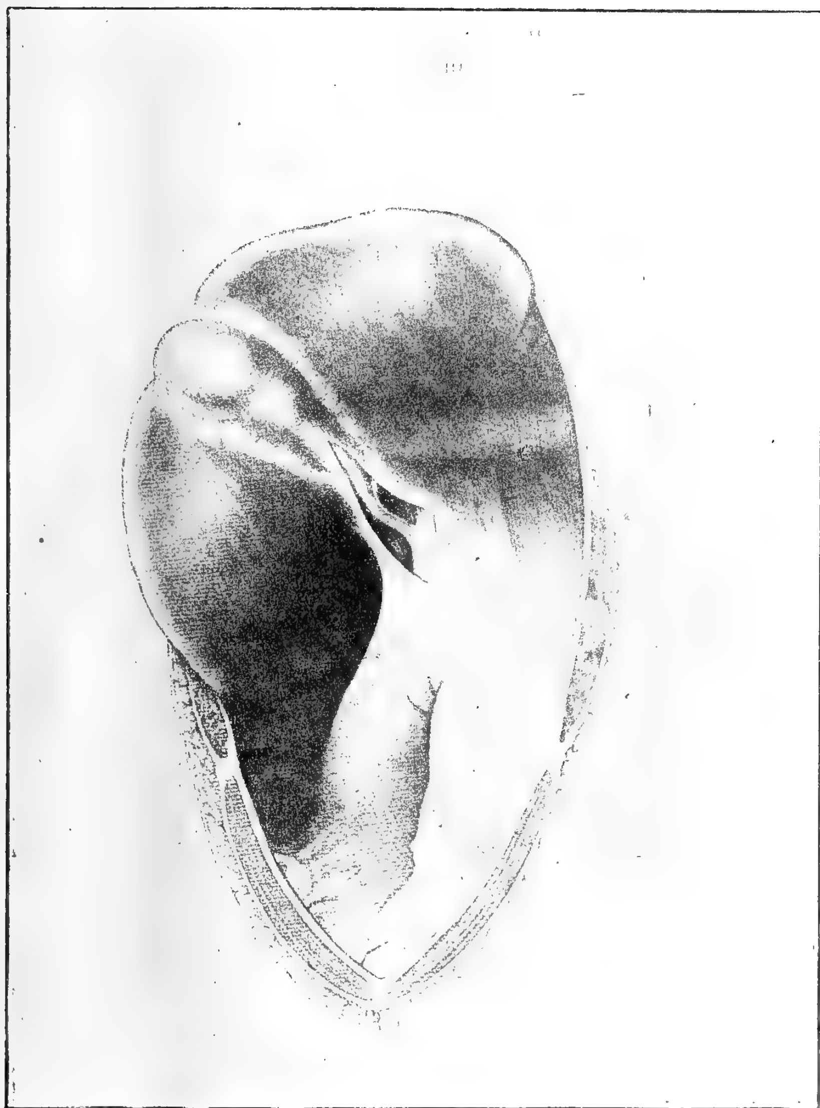


Fig. IV.—(Segun A. Gosset).

Es de capital importancia, ántes de practicar la colecistectomía de atras a adelante, con seccion previa del cístico, buscar i poner de manifiesto el trípode formado por el conducto hepático, cístico i colédoco. Esta busca que se hace fácilmente despues de la seccion i desprendimiento del peritoneo, constituye un tiempo esencial de la colecistectomía de abajo hacia arriba. Gracias a esta maniobra se evitarán seguramente las lesiones de colédoco. (Gosset).

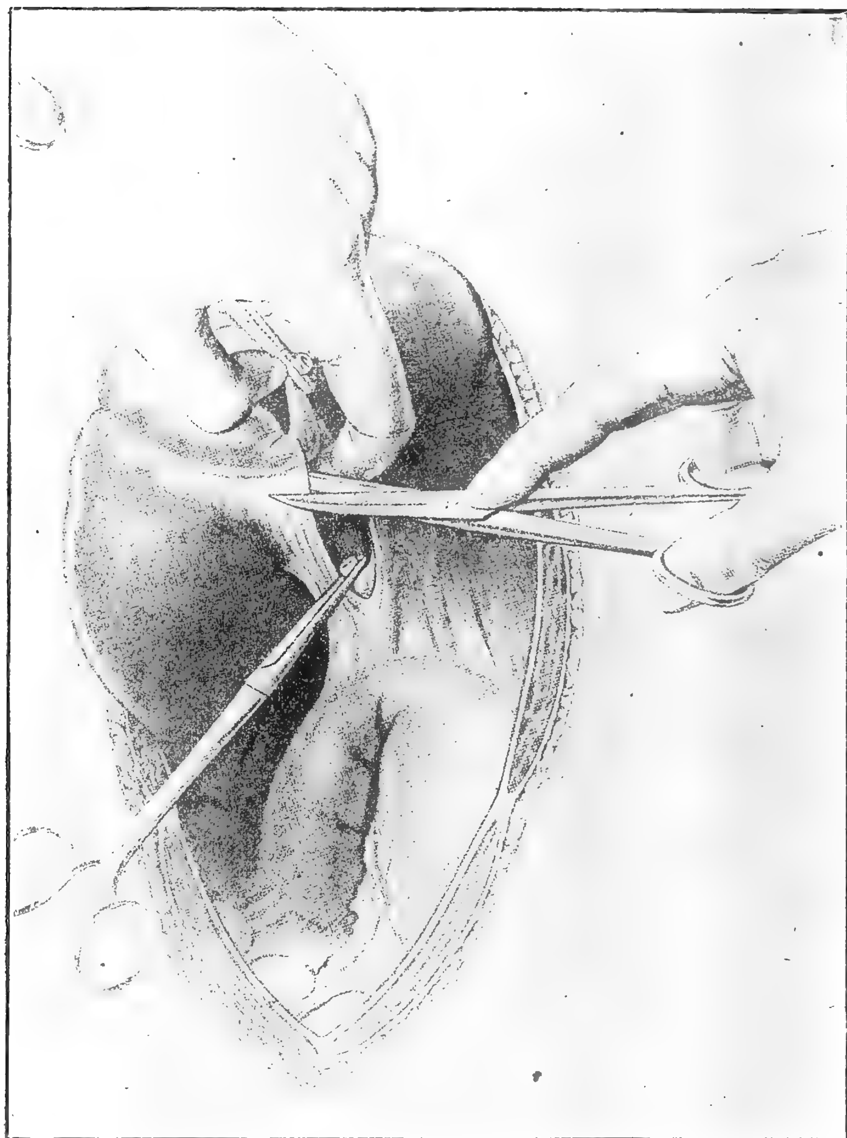


FIG. V.—(Segun A. Gosset).

Colecistectomía de abajo hacia arriba. El conducto cístico ha sido seccionado justamente al nivel de su union con el colédoco; el cirujano mantiene la vesícula en su mano izquierda, la despega con el índice de abajo hácia arriba, trabajando entre la cara profunda de la vesícula i la sustancia hepática. La mano derecha, armada de tijeras, secciona los repliegues peritoneales de la vesícula i el cirujano tiene cuidado de conservar tanto como sea posible de la serosa, para que, una vez terminada la seccion, pueda suturarlo o bien, si lo juzga necesario, implantar ahí un tubo de desagüe.

total i se ha hecho en realidad una colecistectomía sub-total.»

Satisfechos estos detalles de tanta importancia i tras-

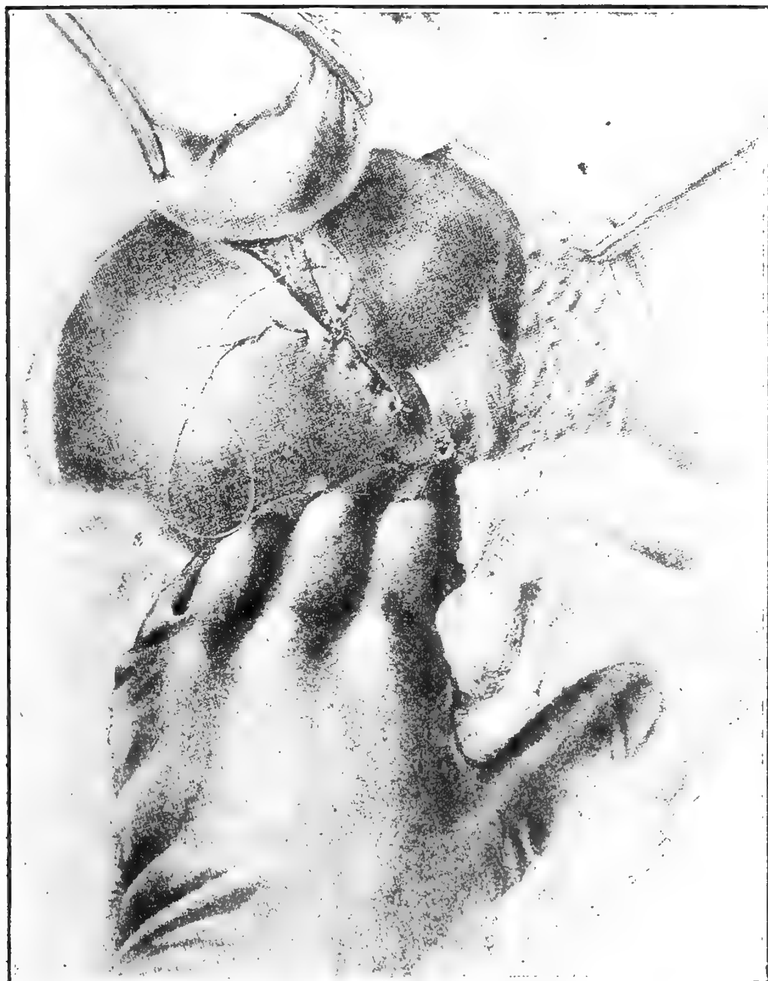


Fig. VI.

Antes de terminar completamente el despegamiento de la vesícula i sirviéndose de ella como de un tractor, se hace la sutura de los repliegues peritoneales que la aplicaban i mantenian contra la cara inferior del hígado.

cendencia para la suerte futura de vuestra operacion, reforzadlos, si os parece, con una segunda ligadura con seda fina, i suturad sobre el muñon el peritoneo que habiais incidido para esponer el trípode cístico hépato-colédoco.

Si habeis procedido con toda asepsia i, por lo tanto, vuestra hemostásis i peritoneizacion ha sido perfecta, no hai razon atendible para dejar desagüe de ninguna especie. Para garantía, en los casos contrarios, podeis recurrir a un tubo que quedará aplicado a la cama de la vesícula i cuya estremidad profunda llegue hasta el sitio de la ligadura del cístico. Evitad a toda costa los desagües con gasa simplemente: favorecen en alto grado las adherencias, mui en especial si no habeis procedido en el curso de la operacion con la finura suficiente para no destruir el endotelio de la serosa. Las molestias posteriores del enfermo os evidenciarán esa falta.

La sutura de las paredes abdominales se hace del modo comun i corriente en tres planos, no olvidando jamas retirar previamente el cojin colocado para hacer proeminar la rejion hepática, que mantiene un tanto tensa i tirante los bordes de vuestra herida. El rodete de algodon envuelto en gasa que viene a reforzar vuestra sutura no es indispensable tampoco, en particular si la eterizacion ha sido perfecta. La posicion de Fowler i demas precauciones postoperatorias evitarán los vómitos a vuestro operado en la grande e inmensa mayoría de los casos. Con esta técnica hemos tenido la satisfaccion de ver a muchos de nuestros operados a los ocho dias en pié i a los diez o doce abandonar el hospital completamente sanos.

RECIDIVAS DE LOS SÍNTOMAS

Habremos de insistir una vez mas en la frecuencia con que la colecistítis puede presentarse sola, sin su acompa-

ñante o la *consecuencia* de la infeccion: el cálculo. El cirujano que se encuentra con una de estas vesículas en que las manifestaciones de la colecistítis crónica no se evidencian desde el primer momento, tiene, en realidad de verdad, que afrontar uno de los mas difíciles problemas de la cirujía de las vias biliares. El infarto ganglionar que revela la infeccion de la vecindad puede corresponder lo mismo a una úlcera del duodeno que a una pancreatítis crónica, que con harta frecuencia acompaña indudablemente a la colecistítis; pero de ninguna manera le está vedado a la pancreatítis presentarse como enfermeded única o principal. Moynihan habia dicho hace no muchos años que valia mas pecar dejando una vesícula enferma que estraer una que no estaba bastante enferma. El nuevo impulso impreso particularmente por los notables trabajos de Rosenow i los Mayo vienen a cambiar i casi invertir aquel principio.

En todo caso, es indudable que lesiones de órganos vecinos pueden simular perfectamente la sintomatolojía de los cálculos biliares. «Nos ha sido imposible en algunos casos, escribe C. H. Mayo en 1915, diferenciar las enfermedades de la vesícula biliar, de las del apéndice o de la úlcera duodenal desde que las tres pueden existir en el mismo enfermo». De ahí el prudente principio implantado en aquella clínica i que nosotros nos hemos esforzado en llevar a la práctica cada vez que la ocasion se presenta: la de esplorar todos los órganos que puedan hacer la mímica de aquel en que clínicamente creamos poder localizar la infeccion por la cual vamos a intervenir.

Abrigamos con Deaver la mas profunda conviccion de que el apéndice es el foco de infeccion de donde parten los jérmenes para casi todas las enfermedades del abdómen superior, vesícula i páncreas, lo mismo que duodeno i estómago. Mas aun, la infeccion de aquel órgano puede

dar lugar, eliminados sus productos sépticos o tóxicos, a graves lesiones renalas, cardíacas u otras. Es sabido que un buen número de los colelitiásicos tienen su corazon en condiciones que hacen difícil i hasta peligrosa la anestesia i que, una vez operados, vuelven a la fisiolójica normal. La eliminacion, pues, de ese foco de infeccion se impone desde el momento en que se sospeche siquiera que puede ser el causante de las perturbaciones de la vesícula que estamos estudiando.

«La colecistítis, calculosa o no, puede persistir durante muchos años. Siendo en estos casos la infeccion el factor de mayor significacion, los reflejos—particularmente los reflejos gástricos—son mas fuertemente acentuados; puede haber ataques de cólicos, no tan graves seguramente como cuando existen cálculos, pero en que la sensibilidad patolójica persiste por mucho mas tiempo que en los ataques que producen los cálculos sin colecistítis i la sensibilidad local es mayor. La dispepsia cualitativa es acentuada—las grasas, las manzanas ácidas i los alimentos de difícil dijestion dan lugar como manifestaciones reflejas a mucha flatulencia i ectasia gástrica.—La infeccion grave—vesícula aframbuesada—se la confunde a menudo con la úlcera duodenal. Aunque estos enfermos no tengan intervalos completamente libres de algunos síntomas, sufren de exacerbaciones o ataques de una i hasta tres semanas de duracion con prolongados intervalos de gran mejoría, exactamente como los que padecen de úlcera. Los síntomas gástricos, sin embargo, cuando son graves, no son del tipo i de la regularidad de los que ocurren en un estómago vacío, sino que tienen lugar ántes de las comidas, dos o tres horas despues de las comidas o en la noche; la ectasia gástrica puede causar náuseas o vómitos —este último es a menudo provocado por el alivio que produce—pero puede calmarse por los alcalinos, como en

la úlcera, lo que viene todavía a complicar mas el diagnóstico. La recidiva de los ataques significa indudablemente que el foco orijinal, probablemente en conexion con la boca i el apéndice, está en actividad todavía i la recidiva de los síntomas se asemeja a las exacerbaciones del reumatismo articular en condiciones parecidas. Mas aun, ámbas lesiones, úlcera—gástrica i duodenal—i colecistítis pueden presentarse en el mismo individuo i ser producidas por las mismas bacterias.»

«En el último año sobre un total de 383 casos de úlceras, —duodenales 275 i gástricas las demas,—en cerca del 10 por ciento se hizo el diagnóstico de infeccion de la vesícula. Durante el mismo período se operaron 1,019 casos de vías biliares. En mas del 7 por ciento se insinuó tanto uno como otro diagnóstico. En el 78 por ciento de los casos hubo colecistítis crónica—del tipo de la «vesícula aframbuesada» (1)—en que los trastornos gástricos remi-

---

(1) «Dos son las formas principales de vesícula que ofrece la colecistítis crónica: la grande, azul i distendida que no se va cia por sí misma normalmente bajo compresion (la bílis es delgada i amenudo de mal olor por la infeccion por los bacilos intestinales), i la vesícula blanquecina, de paredes gruesas, a menudo adherente, que contiene con frecuencia bilis espesa como alquitran i con gran cantidad de mucus. En regla jeneral, la hipertrofia de los ganglios a lo largo del conducto colédoco se comprobará fácilmente en ámbas formas. Esta hipertrofia de los linfáticos puede ser el único signo que indique en algunos casos que la vesícula biliar está probablemente enferma. Si la sintomatolojía es suficientemente clara para aceptar la existencia de la colecistítis, se hace necesario abrir la vesícula i examinar la mucosa ántes que el diagnóstico pueda precisarse de una manera definitiva. En ocasiones la enfermedad podrá estar limitada a un área reducida, que probablemente ni será reconocida tampoco por la simple abertura e inspeccion de la mucosa de la vesícula. En tales casos la causa de los síntomas puede no ser descubierta sino despues de la estirpacion total de la vesícula i despues de un prolijo estudio de ella.»

«Aceptados por ciertos los hechos anteriores, resulta claro que la existencia de la colecistítis sin cálculo es innegable i que su demostracion eviden-

tentes i, en mui alta escala, los síntomas característicos de la úlcera eran mui probablemente los primeros que se revelaban. En otros 17 casos en que se pensó en úlcera gástrica, existian cálculos (esta cifra es excesivamente baja para el número total de casos)». Clínica de los Mayo, 1916.

Nos ha parecido de importancia recordar estas opiniones tan autorizadas para que se tenga presente al practicar la operacion, que otros órganos que la vesícula pueden estar simultáneamente enfermos i que, evidentemente, si se opera sobre uno solo de esos órganos, los síntomas van a reaparecer i el enfermo—a veces tambien el médico—deducirá que la cirujía ha sido impotente para sanarlo de su enfermedad. Recientemente no mas hemos intervenido en una enferma de mi colega el doctor Joel Rodríguez. La infeccion biliar postifoídica persistia desde hacia mas de año i medio con exacerbaciones febriles que hasta hicieron pensar en que la tuberculósis tuviera alguna participacion, a pesar de que el estado jeneral se conservaba bastante bien. Operada de apendicítis en otro esta-

---

te puede no obtenerse sino con la abertura de la vesícula. Mas aun, que despues de la abertura i esposicion de su membrana mucosa el diagnóstico de colecistítis en el sentido quirúrjico de la palabra, puede quedar mas o ménos dudoso hasta que la vesícula o un trozo de ella sea sometido al exámen del patolojista. Afortunadamente, desde el punto de vista del diagnóstico la vesícula «aframbuesada» es uno de los tipos mas frecuentes de colecistítis (fué comprobada, como ya lo hemos recordado, en el 78 por ciento de las 1019 intervenciones en las vias biliares efectuadas en 1915), (G. B. Eusterman). La mucosa se cubre de manchas amarillas como si correspondieran a ulceraciones en cuya superficie se depositara el material del cálculo biliar. En realidad de verdad estas manchas amarillas son la base de la mucosa puesta a descubierto por la desaparicion del epitelio que las cubria i cuyo tejido conjuntivo ha sido teñido de amarillo por la bílis. (Mac Carthy). La enfermedad está estrictamente confinada a la vesícula.» (W. J. Mayo. *Clínicas de* 1913, páj. 248).

blecimiento, los síntomas no tuvieron sino una lijera i transitoria remision; estirpada, por el contrario, la vesícula—último reducto en que se acantonaron los jérmenes de la infeccion—la curacion fué rápida i completa. Por eso se ha dicho con perfecta razon que la simple operacion de apendicítis, para dar garantía completa al enfermo, puede constituirse a veces en una de las mas complicadas intervenciones abdominales.

Pero, de las verdaderas causas de recidiva de los síntomas biliares, la mas frecuente es el olvido o la imposibilidad en que se estuvo en el momento de la primera intervencion para estraer todos los cálculos. Miéntras mas crónica es la infeccion mas frecuente es que en los repliegues o recesos de la mucosa infectada penetre algun pequeño cálculo que puede escaparse, mui en particular cuando se hace la esploracion del colédoco únicamente a dedo. De ahí que hayamos insistido en que se le practique con el índice izquierdo metido en el hiato de Winslow miéntras el esplorador metálico recorre el lúmen del colédoco o el hepático mismo.

La *reformacion* de los cálculos nos parece tambien innegable. Hace apénas una semana hemos intervenido en un enfermo operado hace ménos de un año por otro de mis colegas de la Facultad. El número considerable de cálculos que hemos estraido nos autoriza para sostener que se han formado en una vesícula profundamente infectada despues de la colecistostomía que practicó el colega aludido. Igual opinion emite Deaver basándose en una esperiencia de mas de dos mil operaciones en las vias biliares. Este mismo autor cree que la bílis espesa como alquitran o brea que se suele estraer del conducto hepático, es mas que indicio de la facilidad con que llegará a dar lugar a cálculos. Por poco que exista una colangiolítis requerirá el enfermo para sanar, o varias interencio-

nes, o un desagüe mui prolongado de las vias biliares superiores.

En tercera línea debemos hacer mencion de las adherencias que resultan despues de la operacion. Es incuestionable que segun la importancia que adquieran podrán perturbar de un modo mas o ménos serio el funcionamiento de los órganos de la vecindad. Pero no es ménos cierto que a mayor asepsia i suavidad de manos en el tratamiento de los órganos abdominales corresponde una menor tendencia a la formacion de adherencias, a las cuales se está tentado en jeneral a atribuir mayor importancia que la que realmente les corresponde. En todo caso, depende del médico en gran parte evitarlas aconsejando a sus enfermos que se operen ántes de que la infeccion haya dado lugar a estensas pericolecistítis i al cirujano gastando la mayor asepsia i delicadeza posibles en el tratamiento de los órganos del abdómen superior. Boas escribe en 1916—*International Abstracts of Surgery*, páj. 497—que las recidivas que se observan despues de la operacion no son ni con mucho de la gravedad e intensidad que la lesion orijinal i que jeneralmente ceden a una permanencia prolongada en algun establecimiento balneario.

Pero mucho mas importante que todo esto es que recordemos una vez mas la opinion de Heidenhaim que hemos mencionado mas atras i que repitamos: LAS ENFERMEDADES DE LAS VIAS BILIARES SON ESENCIALMENTE QUIRÚRJICAS I NO MÉDICAS; QUE LA CAUSA MAS FRECUENTE DE LA RECIDIVA DE LOS SÍNTOMAS ES EVITABLE: CONSISTE EN NO RECURRIR A LA OPERACION EN ÚLTIMO TÉRMINO. Miéntras este hecho no se grabe con caractéres indelebles en el cerebro tanto de los señores médicos como de los profanos, no podemos esperar ver aumentar el porcentaje de las curaciones completas de las infecciones de las vias biliares i enfermedades asociadas.

CONCLUSIONES

La vesícula biliar no es de ninguna manera un órgano necesario para el funcionamiento normal i eficiente del aparato dijestivo; su infeccion, por el contrario, da lugar a molestias i trastornos de tal índole que afectan seriamente la salud i hasta comprometen la vida.

La infeccion biliar es una enfermedad netamente quirúrjica i no médica; sólo la cirujía puede curarla radicalmente. La medicina de hoi dia a lo sumo, la hace entrar a la categoría de enfermedad **latente.**

El cálculo biliar constituye solo una consecuencia de la infeccion; no es el factor primordial, como no lo es tampoco la infeccion de la bílis, puesto que en la inmensa mayoría de los casos los jérmenes de la enfermedad llegan por via circulatoria i se instalan en la capa basal de la mucosa, o sea, en la rejion de la mucosa ménos protejida por el epitelio. De ahí la incapacidad de los rayos lo mismo que la simple esploracion dijital para diagnosticar la infeccion sin cálculo.

La colecistítis no calculosa es mucho mas frecuente de lo que hasta ahora se creia; puede afectar territorios limitados de la mucosa de la vesícula. El infarto ganglionar a lo largo del colédoco i del cístico constituye un excelente medio para reconocerla. Pero cuando éste no es mui acentuado o falta, su diagnóstico constituye uno de los mas serios problemas que tenga que afrontar el cirujano.

La infeccion puede existir simultáneamente i desde el principio en la vesícula a la vez que en el píloro, duodeno (úlceras gástricas i duodenales) i en el apéndice. Se impone la necesidad de esplorar estos órganos al intervenir por una infeccion biliar.

Los conocimientos científicos hasta hoi adquiridos per-

miten sostener resueltamente que solo la estirpacion total de la vesícula puede dar garantía suficiente para curar la infeccion biliar. I esto a condicion de que no se opere demasiado tarde; de otro modo las linfanjítis profundas, trombo flebítis u otras manifestaciones lejanas de la infeccion o van a subsistir, o van a dar lugar a nuevas formaciones de cuerpos estraños. Tal es la causa evitable mas frecuente de la recidiva de los cálculos biliares. Solo el convencimento de los médicos i profanos de estos hechos podrán permitir a los cirujanos aumentar talvez hasta el ciento por ciento las curaciones completas de los que padecen de infeccion biliar.

Despistar i curar el foco de infeccion localizada de donde arrancan los jérmenes que van a la vesícula a precipitar la colesterina i hacer del cálculo la «tumba en que yacen sepultados los microbios invasores», es un asunto de capital importancia.

Santiago, 18 de Noviembre de 1917.

REFERENCIAS

Mayo Clinic, en especial las notables publicaciones de los seis últimos años.

A. G. Gerster.—*Fracasos de la cirujía de las vias biliares*: Surg, Gyn., Obs. 1912, XV, pájs. 572 i 627.

Zentralblatt für Chirurgie, 1911, II, páj. 1308. Cirujía de las vias biliares. IX Congreso de Cirujanos. Estocolmo, 3-5 de Agosto de 1911

Mittelrheinische Chirugevereinigung, Nov., 1912. *Zentralblatt f. Chirurg.* núms. 3, 89, 1913.

A. Gosset.—*De la Cholécystoectomie*. *Journal de Chirurgie*, 1911, páj. 1.

G. Seeling.—*Cholecystectomy*. *Surg. Gynec. and Obst.*, 1917. v. XXV, páj. 52.

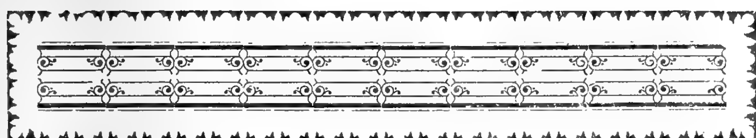
R. S. Fowler.—*La infeccion de la vesícula biliar es una inflamacion progresiva; su tratamiento. Colecistectomía. Internat. Abstracts of Surg.* Agosto, 1917, páj. 127.

J. B. Deaver.—*La recidiva de los cálculos biliares. Surg. gynec., and Obst.* Oct. 1917.

B. Moynihan.—*Operative Surgery.* 3.ª edicion. vol. II, 262.

S. F. Wilcox.—*Gall Stones. International Abstr. of Surg.* Julio de 1917, 38.





NUESTROS PROBLEMAS ECONOMICOS

POR EL

Dr. DANIEL MARTNER

PROLOGO

El presente trabajo fué escrito en sus principios generales durante nuestra permanencia en Europa. Expone y juzga desde pueblos extraños y de vieja cultura los fenómenos económico-nacionales de Chile.

Para medir y caracterizar con exactitud el alcance de los hechos económicos, políticos y sociales de un pueblo, es menester observar estos fenómenos también en otros países y contemplarlos desde lejos. Ello posibilita una necesaria comparación, que deja ver ventajas y desventajas y que puede ser base de perfeccionamiento. Por este motivo se hace aquí mención de aquella circunstancia.

El objeto perseguido en este trabajo, primero de una serie que, desde el punto de vista económico-político, continuaremos con el tratamiento de nuestros problemas agrícolas y mineros, de nuestros problemas industriales y de nuestros problemas comerciales, no es otro que el de estudiar el ramo de ferrocarriles en su relación directa con la situación económica y política de nuestro país, y

considerar el papel que en el tráfico nacional desempeñan los caminos públicos y las vías fluvial y marítima, especialmente esta última, ya que sólo así es posible apreciar en buena forma los complejos problemas que en países como el nuestro atañen a la vía férrea y con ello a la economía general de la nación. *Toda la vida económica del Estado depende del grado de desarrollo de los medios de transporte.*

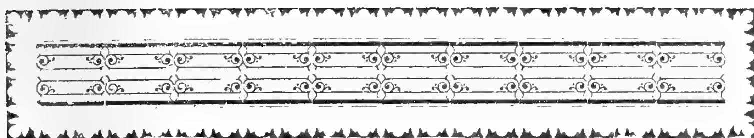
Aquí se trata de buscar y dar a conocer las causas y en general los factores principales que han debido obrar en el desarrollo alcanzado por Chile en el servicio de comunicaciones y transportes, rama que, como lo constata el economista inglés Marshall, constituye en todo país civilizado el «hecho económico dominante» de nuestros tiempos.

Los cimientos de una política ferroviaria y de tráfico general, tanto interna como externa, que consulte para el presente y el futuro los bien entendidos intereses de la nación, se podrán fijar sin vacilaciones sólo con estudio y conocimiento de causas y efectos en la vida económica. El autor de este trabajo quedaría satisfecho con haber aportado con él un grano de arena a la obra o haber despertado siquiera mayor interés por estas investigaciones, si no en esta rama, por lo menos en otras de nuestra economía nacional, tan poco estudiada y tan llena de problemas interesantes.

DANIEL MARTNER.

Santiago de Chile, Abril de 1918.





INTRODUCCION

Las condiciones generales del tráfico en Chile

A. El carácter de la producción y los centros de población, base económica y política del tráfico nacional.

La población relativamente escasa que habita el continente sud-americano (más o menos 50.000,000 de almas en una extensión territorial de 17.807,550 kilómetros cuadrados, esto es, tres habitantes por kilómetro cuadrado), la natural concentración de ella en las costas y el carácter de su producción, destinada en especial a la exportación, hacen aparecer a Sud-América, desde el punto de vista económico, como «un grande y poco organizado cuerpo, cuyas células viven aisladamente, sin relación estrecha», como dice Pierre Deni, profesor en la Universidad de Buenos Aires.

La vida económica de los países sud-americanos es, sin duda, bastante independiente entre ellos, y en su marcha está sujeta esencialmente a las evoluciones que presenta en los grandes centros europeos y norte-americanos de consumo. La densidad de población y el desarrollo industrial inmenso alcanzado por Europa y Estados Unidos han mantenido siempre viva la necesidad de llevar grandes masas de productos del extranjero a sus puertos, en especial de regiones de menor población e industria. Lugar preponderante ocupan aquí los países de Sud-América, que, aunque en parte explotados, representan para el futuro quizás la fuente más rica que exista en materia prima y en artículos de consumo. Terminada la guerra actual, veremos llegar de nuevo a las costas sud-americanas a los más poderosos emisarios de comercio, que llevarán materia prima y traerán productos elaborados, como ocurría hasta 1914, aunque ahora quizás en mayor escala que antes, a causa de la larga paralización industrial y la interminable destrucción de materiales y bienes de toda especie ocurrida en Europa a consecuencia del conflicto. La vida comercial de estos pueblos se hará activa en alto grado; pero sus condiciones de dependencia económica no lograrán, en verdad, modificarse substancialmente, sin que con esta afirmación neguemos que la mayor duración de la guerra europea puede producir para Sud-América, al menos para algunos de sus países, como el nuestro, cambios en su vida económica normal que alteren bastante aquella condición, pues cuanto más dure la restricción actual en las importaciones del extranjero, tanto más se podrán desarrollar las industrias nacionales y tanto más nos podremos acercar a los anhelados umbrales de la indepencia económica. Pero esto, desgraciadamente, no pasa de ser hoy por hoy un bello ideal: aquella condición es tradi-

cional y los pueblos sudamericanos tendrán que perdurar en ella aun durante muchos años. La atención de sus habitantes seguirá, en efecto, concentrándose en especial en la exportación de sus principales productos a Europa y Estados Unidos. No han tenido, ni tendrán durante muchos años aun, necesidad imperiosa de fomentar el intercambio comercial entre ellos, y, como hasta ahora, continuarán viviendo en un aislamiento económico más o menos notorio, hasta que lleguen mejores tiempos, y con el aumento de su población y el desarrollo de sus industrias, empiece a palparse aquella necesidad, se haga de año en año más imperiosa y acreciente más y más la riqueza pública y con ello el poder material y moral de estos pueblos, no sin razón llamados en la misma Europa «los pueblos del porvenir».

A aquella situación de aislamiento comercial en que relativamente se encuentran todavía los países que componen el continente sudamericano, se debe en esencial el relativo aislamiento que se observa también en la rama de comunicaciones y transportes, la palanca más poderosa de progreso y prosperidad en la vida política, económica y social de los tiempos que corremos. A ello se debe, por consiguiente, el relativo aislamiento que se observa en el desarrollo ferroviario del continente. Si prescindimos, en efecto, de pequeñas líneas, podemos distinguir en Sud-América tres centros principales ferroviarios más o menos separados unos de otros: los ferrocarriles argentinos, los brasileros y los chilenos.

De los países que en ella tienen el mayor poder político, los que componen el ABC, es Chile el que presenta, *en relación a su territorio*, el mayor desarrollo comercial internacional: con una extensión de 757,327 kilómetros cuadrados, 3,8 veces menor que la de Argentina y 11,3 que la del Brasil, tuvo en 1912, que tomamos como tipo de año

normal antes de la guerra, un comercio exterior ascendente a $ 711.559,309 de 18d, menor sólo en 3,1 veces al de Argentina y en 2,5 al de Brasil en el mismo año. Durante la guerra, especialmente en los años de 1916 y 1917, en que la situación de los países de Sud-América adquiría ya cierta normalidad en medio del conflicto europeo, pues pasaba la brusca perturbación provocada por el estallido, esta proporción de comercio exterior de las tres Repúblicas ha debido aparecer necesariamente en condiciones aun más favorables para Chile, porque con una disminución proporcional de importaciones (como países agrarios no ofrecen éstos diferencias substanciales en los artículos de importación), Chile ha debido superar a sus dos rivales en la proporción de las exportaciones, dada la situación especial que con motivo de la guerra se creó a los productos de la minería, sobre todo al salitre y al cobre, que son precisamente los principales en la exportación chilena. Los pueblos beligerantes los han debido usar en cantidades verdaderamente extraordinarias en la fabricación de material de guerra. Baste sólo tener presente que las exportaciones de nuestro país llegaron en 1916, según la *Sinopsis Estadística* correspondiente (los datos de 1917 no se han publicado aun) a $ 513.584,744 oro de 18d, cifra a que jamás habíamos llegado: las exportaciones de 1913, que habían sido las mayores hasta ahora, alcanzaron sólo a un valor total de $ 396.310,443 oro de 18d. El salitre (y yodo) fue exportado en 1916 por un valor de $ 358.613,780 oro de 18d, contra $ 310.488,95,5 a que ascendió en 1913, año de mayor exportación anterior. El cobre en barras llegó en 1916 a una exportación de valor de $ 74.095,596 oro de 18d; en 1913 alcanzó sólo a $ 15 millones 324 mil 792 pesos. Las importaciones, en cambio, descendieron de $ 329.517,811 oro de 18d, a que llegaron

en 1913, a $ 222.520,828, a que llegaron en 1916. Esa circunstancia, de que la proporción de las exportaciones haya sido durante la guerra más favorable para Chile que para las otras dos Repúblicas, es, sin duda, la causa de que la situación económica de este país en este tiempo haya sido a su vez mejor que la de los otros dos. El alza del cambio, ese barómetro del comercio internacional, lo está revelando.

Tres zonas diferentes de **producción** ofrece Chile en su larga superficie de 4,225 kilómetros de longitud. La *zona norte*, que en una extensión de 320,290 kilómetros cuadrados, abarca el territorio comprendido entre el 17° 15", límite con el Perú, y el 33° de latitud sur, provincia de Aconcagua, se caracteriza en su mayor parte por su clima seco y por su riqueza en minerales, especialmente salitre y cobre: la producción nacional de cobre fino en 1912 fue de 41.647,148 kilógramos, con un valor de 34.258,614 pesos de 18d; en 1915 fue de 52.340,959 kilógramos y en 1916 de 71.288,540 kilógramos, con un valor ésta última de $ 89.737,844 de 18d; la de salitre fue en 1912 de 2.585,850 toneladas, con un valor de 297.372,750 pesos de 18d (1); en 1913 fue de 2.772,254 toneladas; en 1914, 2.463,356 toneladas; en 1915 bajó a 1.755,291 toneladas; en 1916 ascendió a 2 millones 912 mil 433 toneladas (o sean 63.313,770 quintales españoles); en 1917 fue de 3.001,552 toneladas (65.253,318 quintales españoles) (2). Como se sabe, estos productos están destinados casi exclusivamente a la exportación. La *zona central*, que con una super-

(1) *Sinopsis Estadística de la República de Chile.*—Santiago, 1917.

(2) En 1917 funcionaron 119 oficinas salitreras, distribuídas en cinco cantones: Tarapacá, 68; Tocopilla, 7; Antofagasta, 29; Aguas Blancas, 7; Taltal, 8.

ficie de 87,272 kilómetros abarca el territorio comprendido entre la provincia de Aconcagua y la de Concepción (37° latitud sur), se caracteriza por su clima templado y por su producción agrícola: cereales, patatas, vinos, pastos y otros. Según la estadística de 1914, la producción de trigo llegó en 1912 en esta zona, incluyendo también las provincias de Aconcagua y Coquimbo, a 3.487,168 quintales métricos, en un total de 6.447,657 en todo el país; la de cebada, a 876,294 quintales métricos, en un total de 1.000,585; la de patatas a un 1.285,202 quintales métricos, en un total de 2 millones 382 mil 244; la de vinos, a 2.158,251 hectólitros, en un total de 2.262,853; la de pasto seco, alfalfa y trébol, a 3.269,624 quintales métricos, en un total de 3.562,044. La *zona sur*, que con 349,765 kilómetros cuadrados de extensión abarca el resto del territorio chileno, se caracteriza por su clima lluvioso y frío y por su abundancia en bosques y yacimientos de carbón, campos de pastoreo y crianza de ganado, por su producción de cereales, patatas y otros. La superficie cubierta de bosques llegaba en esta zona, incluyendo la provincia de Concepción, según la estadística correspondiente al año 1912, a 14.435,000 hectáreas, en un total de 15.744,800 en todo el país. La superficie de los bosques productores de leña era de 7.090,800 hectáreas, en un total de 7.517,550; la de los bosques productores de maderas de uso industrial, de 4.127,700 hectáreas, en un total de 4.489,540. La producción de carbón mineral que se explota en los departamentos de Concepción, Lautaro, Arauco, Lebu, Valdivia y Magallanes, alcanzó en 1912 a 1.194,808 toneladas netas; y en 1915, último de la estadística oficial, a 1.050,874 toneladas netas; la importación de este producto alcanzó en 1912, año normal, a 1.577,221 toneladas, de lo que se desprende que la producción na-

cional del artículo no alcanza a la mitad del consumo del país en tiempos de paz; en los demás productos chilenos hay por lo regular un sobrante que se exporta. La superficie de talares y pastajes era en 1912 de 3.090,000 hectáreas, en un total de 3.604,900; la existencia ganadera era en 1913 de 4.900,000 ovinos, 1.900,000 bovinos, 310,000 cabríos y 170,000 porcinos. La producción de cereales en esta zona fue en 1912: trigo, 2.953,361 quintales métricos; cebada, 106,210 quintales métricos; la de patatas fue de 1.090,836 quintales métricos; la de pasto, 91,063 y la de vinos, 96,322 hectólitros.

En armonía con las condiciones climatéricas y de producción, la mayor parte de la **población** se encuentra en la zona central; en efecto, de 3.249,279 habitantes (4,3 por kilómetro cuadrado) con que contaba Chile en 1907, año del último censo, correspondían a esta zona (la undécima parte del territorio nacional) 1.899,594 habitantes (22 por kilómetro cuadrado), es decir, más de la mitad (59 por 100) de la población total. Del resto correspondía el 19 por 100 (2 habitantes por kilómetro cuadrado) a la zona norte, y el 22 por 100 (2,1 habitantes por kilómetro cuadrado) a la zona sur. La mayor concentración se encuentra en la provincia de Valparaíso, con 55,6 habitantes por kilómetro. En la de Santiago era de 35.2 por kilómetro. El puerto de Valparaíso tenía en 1916, según cálculos hechos por la Oficina Central de Estadística, 201 mil 507 habitantes; la ciudad de Santiago, 397,550; todo el país, 3.781,864 habitantes.

Aquellas cifras principales de producción minera, agrícola y de selvas, concentrada en zonas separadas, y esta cantidad y distribución de población, forman la *base económica y política del tráfico nacional*. El Norte de Chile necesita ser provisto en especial de productos agrícolas de

toda clase, de madera y animales; el centro, de productos minerales, de maderas, etc., para sus industrias; sólo el Sur no ofrece, a causa de su escasa colonización, un intercambio digno de especial mención: se limita casi exclusivamente al suministro de maderas, cereales, ganado y productos derivados. Por los datos oficiales que nos proporciona la *Sinopsis Estadística de la República de Chile* aparecida en 1917, podemos ver que el valor (la Estadística no anota el tonelaje) de las mercaderías *nacionales* salidas y entradas sólo del cabotaje en 1916 llegó en las diversas regiones de producción del país a cifras relativamente subidas.

En la *región salitrera*, entendiendo para el efecto las provincias de Tacna a Antofagasta, hubo un total de salidas al cabotaje ascendente a 26.422,002 pesos, descompuesto en: productos de las industrias extractivas (minerales en bruto, salitre y yodo, animales vivos, cueros, frutas etc.), 8.656,866 pesos; productos de las industrias manufactureras (harinas, substancias químicas, maderas elaboradas, etc.) (1), $ 7.614,686; numerario y metales preciosos, 10.150,450 pesos. El total de entradas del cabotaje llegó en esta región a 89.657,255 pesos, descompuesto en: productos de las industrias extractivas (carbones y combustibles minerales, animales vivos, cereales, leguminosas, tubérculos, frutas, forrajes, etc.), $ 41.923,606; productos de las industrias manufactureras (queso, mantequilla, harinas, vinos, cervezas, cueros, conservas, substancias químicas, etc.), $ 42.032,989; numerario y metales preciosos, 5.700,660 pesos.

En la *región minera*, comprendiendo las provincias de

(1) Anotamos siempre los productos que se movilizan en mayores valores.

Atacama y Coquimbo, el total de salidas al cabotaje llegó a un valor de 26.051,360 pesos, que se descomponía en: productos de las industrias extractivas (minerales en bruto, animales vivos, cereales, tubérculos, frutas, forrajes, etc.), 17.744,192 pesos; productos de las industrias manufactureras (cueros, piedras manufacturadas, quesos, bebidas, etc.), 4.113,301 pesos; numerario y metales preciosos, 4.193,867 pesos. Las entradas del cabotaje en esta región ascendieron a un total de 22.667,718 pesos, descompuesto en: productos de las industrias extractivas (carbones y combustibles minerales, animales vivos, cereales, leguminosas, tubérculos, etc.), 5,694,732 pesos; productos de las industrias manufactureras (harinas, azúcares, material de ferrocarriles, cueros, maderas elaboradas, etc.), 16.266,415 pesos; numerario y metales preciosos, 706,571 pesos.

En la *zona agrícola central*, que comprende las provincias de Aconcagua a Concepción, el valor total de mercaderías salidas al cabotaje llegó a $ 123.426,503, que se descompone en: productos de las industrias extractivas (carbones y combustibles minerales, animales vivos, cereales, forrajes, etc.), 56.164,988 pesos; productos de las industrias manufactureras (leche, queso, harinas, conservas, azúcar, vinos, curtidurías, etc.), 62.823,284 pesos; numerario y metales preciosos, 4.438,231 pesos. El valor total de las mercaderías entradas del cabotaje fue de 65.115,352 pesos, descompuesto en: productos de las industrias extractivas (minerales en bruto, carbones y combustibles minerales, lanas, cueros, cereales, tubérculos, frutas, etc.), 33.682,856 pesos; productos de las industrias manufactureras (harinas, azúcar, cerveza, curtiduría, madera elaborada, etc.), 19.119,103 pesos: numerario y metales preciosos, 12.313,393 pesos.

En la *zona agrícola austral*, que comprende las provincias de Arauco a Chiloé, las mercaderías salidas al cabotaje llegaron a un valor total de 19.048,607 pesos, descompuesto en: productos de las industrias extractivas (maderas elaboradas, cereales, tubérculos, etc.), 5.417,391 pesos; productos de las industrias manufactureras (harinas, conservas, cerveza, curtidurías, material de ferrocarriles, etc.), 12.692,216 pesos; numerario y metales preciosos, 939,000 pesos. El valor de las mercaderías entradas del cabotaje en esta región fue de 10.631,596 pesos, descompuesto en: productos de las industrias extractivas (minerales en bruto, carbones y combustibles, cueros, etc.), $ 3.950,413; productos de las industrias manufactureras (harinas, vinos, maderas elaboradas, etc.) 5.668,183 pesos; numerario y metales preciosos, 1.013,000 pesos.

En la *región magallánica*, que comprende sólo el Territorio de Magallanes, el valor de las mercaderías salidas al cabotaje llegó a un total de $ 1.799,469, descompuesto en: productos de las industrias extractivas (árboles, animales vivos, cueros, etc.), $ 103,056; productos de las industrias manufactureras (substancias químicas, artefactos de hierro, curtidurías, etc.), $ 12.692,216; numerario y metales preciosos, $ 12,076. El total de las mercaderías entradas del cabotaje fue de $ 8.676,020, descompuesto en: productos de las industrias extractivas (cereales, leguminosas, frutas, forrajes, etc.), $ 2.834,886; productos de las industrias manufactureras (vinos, vestuario, productos químicos, curtidurías, etc.), $ 5.841.134.

El valor total de las mercaderías nacionales movilizadas en el cabotaje de Chile llegó en 1916, según los datos anteriores, a la suma de $ 196.747,941. A esta suma es necesario agregar todavía el valor de las mercaderías

nacionalizadas (llamadas así las extranjeras que han sido internadas) que fueron objeto del cabotaje nacional ese año y que llegaron a $ 78.263,763. La cantidad total de **$ 274.911,704** representa, pues, el valor sólo del movimiento de cabotaje chileno en el año de 1916, año de guerra, en que ha habido grande escasez de fletes marítimos en nuestras costas.

Los distintos centros de población nacional necesitan así estar en contacto estrecho unos con otros, sobre todo en interés de la unidad y defensa del país.

Si, finalmente y en pocas palabras, hemos de caracterizar al país desde el punto de vista de su tráfico, tenemos qne reconocer que Chile posee una configuración territorial especialísima, sin igual en el mundo entero, pues está formado por una angosta faja de tierra de 4,225 kilómetros de longitud y 179 de latitud media, entre la Cordillera de los Andes y el Océano Pacífico, y formando, a consecuencia de ello, un extenso plano inclinado hacia la costa. De tales circunstancias, emanan, naturalmente, condiciones también especialísimas para las vías de tráfico nacional, que es propiamente la materia que nos hemos propuesto investigar y de que pasamos en seguida a ocuparnos.

B. Las vías naturales de tráfico

Necesario es considerar el papel que en el tráfico nacional corresponde a la marina mercante, a la navegación fluvial y lacustre y a los caminos carreteros del país antes de entrar al estudio de los ferrocarriles chilenos. De este modo se podrá apreciar en buena forma el valor económico que tiene para Chile en especial el primero de

esos medios de transporte, o sea, la navegación marítima, y el importantísimo problema de tráfico que resulta de la competencia a que esa vía somete y tendrá que someter siempre, sobre todo en largas distancias, a los ferrocarriles longitudinales del país, que son en verdad los principales. Sólo así podremos abordar el tema.

1. El mar

a. **Significación económico-nacional de la vía marítima en Chile.**— Para un país de configuración y posición geográficas como Chile, constituye el mar la vía natural por excelencia en su tráfico, sobre todo si a esto se agrega que sus regiones más ricas son en extremo montañosas para facilitar el tráfico por el interior del país. Natural es así que el Gobierno de la República se preocupe también en favorecer dentro de lo posible el transporte por esta vía. La política seguida a este respecto no es, sin embargo, uniforme: las ideas dominantes en los últimos tiempos han sido opuestas y han debido tener en parte efecto perturbador, pues motivaron claramente el relativo abandono a que quedó sujeta la cuestión durante los dos últimos decenios. La lucha de opinión no fue en el fondo otra que la interminable de libre-cambistas y proteccionistas, en que los unos han defendido la libertad de cabotaje en nuestras costas y los otros el privilegio nacional del mismo. ¿Cuál es, empero, el papel que ha desempeñado hasta hoy la marina mercante en el transporte nacional y la capacidad anterior y actual de ella en el comercio de cabotaje? ¿En qué condiciones ha competido y compite con la vía terrestre, en especial con los ferrocarriles longitudinales? ¿Cuál será, en fin, el desarro-

llo futuro de la marina mercante chilena y qué problemas tendrán que resolver los ferrocarriles con respecto a ella? He aquí el cuestionario que ante todo debemos considerar.

b. **Desarrollo e importancia de la marina mercante en el transporte nacional.**—Ya en 1813, tres años después de declarada la independencia política de Chile, y aun en medio de las luchas de emancipación, se estableció por una ley de fomento de navegación el *privilegio de cabotaje nacional*. La ley de 1835 revela también la preocupación que tuvieron los organizadores de este país de fomentar la marina nacional. Pero la realización de esta saludable medida, que habría de dar al país la posibilidad de formar una marina mercante propia, no pudo ser satisfactoria, no pasó de ser un bello ideal, porque las tareas políticas del Gobierno de aquellos tiempos, la escasez de recursos fiscales y sobre todo las exigencias del tráfico, eran relativamente tan grandes, que obligaron al Gobierno a permitir que las naves extranjeras hicieran también el tráfico entre Valparaíso y los puertos mineros del Norte. En 1851, con la introducción de la navegación a vapor, tuvo que extenderse ese permiso a todos los vapores extranjeros con procedencia europea, circunstancia que hizo ilusorio el privilegio nacional de cabotaje, y hubo de ser abolido en 1864. Desde entonces hasta hoy ha existido en Chile libertad completa de cabotaje. Cualquiera nave extranjera ha podido tomar parte sin ninguna restricción en el transporte marítimo de nuestras costas y competir libremente con los elementos nacionales.

El papel que nuestra marina mercante ha desempeñado hasta hoy en el comercio marítimo total de la República, en que ha tenido tiempos de relativo esplendor y

tiempos de decadencia, ha sido modesto, a pesar de las magníficas condiciones con que la naturaleza ha favorecido a esta vía, recta en toda su extensión, y a la distribución de los productos nacionales, minerales en el Norte y agrícolas en el Sur, que ofrecen buena base de intercambio. La competencia ejercida en el acarreo por las naves extranjeras que llegan a nuestras costas, ha restringido enormemente el transporte hecho en naves nacionales, arrebatando así el principal estímulo que pudiera tener en su desarrollo la marina mercante nacional. En efecto, con una capacidad de 12,628 toneladas que tenían los 105 buques veleros con que contaba nuestra marina mercante el año 1848, se llegó, al amparo de la débil protección otorgada hasta entonces, a un tonelaje de 68,218, ejercido por 258 naves (247 a la vela y 11 a vapor) el año 1866, para llegar, una vez que la libertad de cabotaje se hizo extensiva a todas las naves extranjeras con procedencia europea, a un tonelaje de 65,032 llevado por 133 naves (35 veleros y 98 vapores) el último año normal de 1913, después de un período de 46 años, en que las marinas mercantes de los pueblos más progresistas de Europa y del Asia, han dado un desarrollo inmenso a esta rama, tan estrechamente ligada al enriquecimiento del país que la fomenta. En general, todo país de configuración o posición geográfica parecida al nuestro, esto es, con extensas costas, como Italia y el Japón, ha debido proteger eficientemente a su marina mercante. Es verdad que la falta de progreso en nuestra marina se debe, no sólo a la carencia de protección que significa para las naves nacionales la libertad de cabotaje en un país como Chile, a que necesariamente van buques extranjeros a llevarse en esencial los productos que en mayor o menor escala constituyen un monopolio natural de este

suelo, como el salitre, sino también a la baja que experimentó nuestra marina mercante con motivo de la guerra con España, los años 1866 y 1867, en que de una existencia ya anotada de 258 naves con 68,218 toneladas, llegó a una de 21 naves (19 veleros y 2 vapores), con un total de 3,424 toneladas el año 1868, para seguir progresiva pero lentamente hasta llegar a las cifras, también anotadas, de 133 naves con 65,032 toneladas en el año 1913. Pero la baja con que aparece el año 1868 no puede ser la causa principal de la falta de desarrollo de nuestra marina: la causa principal es, sin duda, la carencia de protección eficiente.

Es característico y digno de notarse, por lo demás, el descenso sufrido en nuestras costas por los buques de vela de nuestra marina mercante: en 1866 contaba con una existencia de 247 buques y un tonelaje de 66,011; en 1868, pasada la guerra con España, bajaron estas cifras a 19 y 2,780 respectivamente, para llegar al máximum de su incremento posterior el año 1890, en que contaba nuestra marina con 150 buques y 72,003 toneladas. Desde entonces hasta hoy estas naves han ido disminuyendo progresivamente: en 1913, último normal, había sólo 35 veleros con un tonelaje de 22,163 en el país. La causa de este retroceso tan marcado de la navegación a la vela está en el desarrollo adquirido en la segunda mitad del siglo pasado por la navegación a vapor, que hubo de estrechar siempre más y más el marco de desarrollo progresivo de aquélla.

En efecto, sólo en 1858, cuando se lograba construir la máquina de doble expansión (Compound) y se hacía ya veleros de hierro, en muchas partes pudo utilizarse también la nave a vapor en el transporte de carga de todo el mundo, pues ya se podía reducir el consumo de carbón, de 2,25 kilógramos por caballo de fuerza en la

máquina de presión, a 0,85 kilógramos (1). Aumentó poco a poco la capacidad de las máquinas y de las naves, y en 1860 se hizo por fin rentable el transporte de carga en vapor, nave que en un principio se destinó sólo a la conducción de pasajeros y de correspondencia, que no atendían al costo, sino a la rapidez y puntualidad. La navegación a la vela fue estagnándose más y más, a pesar de que a partir de 1840 se hicieron en todo el mundo considerables progresos de técnica y se antepusieron siempre los adelantos de la ciencia a la empírica tradicional. Bajo la dirección del oficial de marina norte-americana Maury, se empezó, como se sabe, a investigar sistemáticamente todo lo relacionado con las corrientes y vientos marítimos, para establecer en seguida reglas fijas de navegación a la vela. En 1890 los alemanes colocaron máquinas secundarias de impulsión a los buques de vela, sobre todo para atravesar las zonas de calma. Todo esto hacía posible al velero competir en el transporte con el vapor, pero no con éxito seguro y progresivo, a pesar de que lo que no ofrece en rapidez y puntualidad en sus viajes, lo ofrece en el menor costo de los mismos. En 1821 había en el mundo entero, según Kiaer, sólo 11,500 toneladas de registro a vapor y 5,240 toneladas a la vela. En 1851 llegaban estas cifras a 329,500 y 9,450 respectivamente. En 1871 alcanzó el tonelaje a vapor a 2.443,000 y el a la vela 15.260,000. En este año llegó la navegación a la vela a la cúspide de su apojeo; aquí comienza el descenso de su tonelaje en el total del mundo entero; en 1881 el número de toneladas a vapor llegaba a 5.006,100, y el a la vela a 12.885,800; en 1891, último año de la estadística de Kiaer, las cifras eran de 9.483,100 y 10.626,000 respectivamente; de manera que podemos decir que por los años de nuestra revolución, el tonelaje absoluto de naves a la vela y a vapor del mundo entero, era más o menos igual. En 1900 el tonelaje a vapor llegaba, según las estadísticas del Bureau francés «Veritas», a 13.465,000, y el a la vela a 8.205,000. En 1910, último dato estadístico que hemos logrado obtener, llegaban las mismas a 21.681,000 tonelada s a vapor y 6.412,000 toneladas a la vela. El buque de vela se ocupa hoy especialmente en el transporte de carga en masa y a grandes distancias, por ejemplo: salitre de Chile, arroz de la India, trigo de California, carbón de Inglaterra y Australia.

(1) Véase SCHWARZ-VON HALLE, *Die Shiffbau-Industrie in Deutschland und dem Auslande*.—Berlín, 1902.

Nota.—Más tarde se construyó también la máquina de triple y cuádruple expansión, que redujo el consumo de carbón a 0.65 kilógramos por caballo de fuerza.

Este mismo progreso de la navegación a vapor se observa en el desarrollo de la marina mercante chilena, en contraposición al retroceso de la navegación a la vela de nuestras costas. En efecto, en 1866 contaba nuestra marina mercante con 11 vapores y 2,207 toneladas de registro, que con ocasión de la guerra con España se redujeron a 2 con 644 toneladas en 1868, para seguir en progresión siempre creciente hasta hoy día: en 1913 había 98 naves a vapor con un tonelaje de 42,869.

Durante la guerra europea ha tenido que haber naturalmente un aumento relativo en la marina mercante chilena, provocado por la disminución de las naves extranjeras en nuestras costas y el encarecimiento consiguiente de los fletes, el mejor estímulo que puede tener este ramo entre nosotros; sin embargo, no podemos constatar este incremento con datos numéricos, porque la Estadística más reciente, de 1917, trae sólo las cifras correspondientes a 1914 y 1915, años en que el país no se normalizaba de las perturbaciones producidas por el conflicto europeo y en que se llevaba a efecto la construcción de naves que figurarán en los registros de 1916, 1917 y 1918.

El número de buques extranjeros (a vapor y a la vela) entrados y salidos en todos los puertos de la República, ha seguido siempre una escala progresiva: en 1866 hubo un movimiento de entradas y salidas ascendente a 5,998 naves, con un tonelaje de 2.782,900, cifras que, sin sufrir ninguna disminución con motivo de la guerra con España, llegaron en 1912 a 13,855 naves, con 42.270,124 toneladas de registro. Este aumento consecutivo de las naves extranjeras en nuestras costas ha tenido como causa el desarrollo progresivo del comercio exterior de Chile y como efecto la estagnación de la marina mercante nacional. La gran supremacía que en el tráfico marítimo

total han tenido las naves extranjeras en Chile se puede observar en el porcentaje de toneladas de registro con que figuran las naves chilenas en el movimiento total de entradas y salidas de los puertos de la República: en 1912 alcanzó a sólo 22,82.

Pero este dato, dado por nuestras estadísticas oficiales, (1) no nos deja ver la situación clara en que se encuentra nuestra marina mercante en el comercio de cabotaje nacional, que es lo que especialmente nos debe interesar; ahí se encuentran incluídas también naves extranjeras que vienen a buscar salitre o cobre y que no tocan sino en un solo puerto, el de embarque, y que no ejercen, por lo tanto, el comercio de cabotaje en nuestras costas. En esta condición se encuentran sobre todo los buques de vela. Nuestras estadísticas no dan, desgraciadamente, los datos que aquí nos interesa conocer, para poder apreciar con toda exactitud el papel que nuestra marina mercante ha desempeñado hasta hoy en el transporte nacional de cabotaje, por lo cual hemos tenido que recurrir en algún punto a informaciones particulares, pero que nos merecen fe, porque si no son perfectamente exactas, se acercan mucho a la realidad, según hemos podido comprobarlo con auxilio de ciertos datos que dan nuestras estadísticas oficiales. Así el total de embarques y desembarques del cabotaje de 1915 en los puertos de la República llegó, según nuestro *Anuario Estadístico* volúmen XI, «Comercio Exterior», aparecido en 1917, a 2.996,618 toneladas de carga, lo que nos da un promedio de 1.498,309 toneladas transportadas por mar ese año. La estadística del efectivo de nuestra marina mercante

---

(1) *Sinopsis Estadística de la República de Chile.*—Santiago, 1917.

nos da para 1915 una existencia de 28 veleros con 24 mil 764 toneladas y 101 vapores con 51,221 toneladas, o sea, un total de 129 naves con 75,985 toneladas, cifra que, según informaciones particulares que parecen fidedignas, da una capacidad anual de 1.125,000 toneladas de transporte en nuestras costas; de manera que la diferencia que arroja esta cifra con la del total de toneladas transportadas, o sean, 373,309 toneladas, corresponde al comercio de cabotaje ejercido por las naves extranjeras en 1915. No nos ha sido posible obtener los datos estadísticos correspondientes a los años anteriores, sobre todo a los tiempos normales, pero estamos seguros de que el total de toneladas transportado por las naves extranjeras en el comercio de cabotaje nacional ha debido ser mayor, bastante mayor al de 1915, pues entonces traficaba un número mucho mayor de naves extranjeras en nuestras costas que en los años que llevamos de guerra europea. En 1916 el total de toneladas transportado en naves chilenas aparece también en condición muy inferior a 1915, en proporción al total transportado por las naves extranjeras. En efecto, según la estadística oficial, el cabotaje de 1916 llegó a un total de embarques y desembarques ascendente a 6.675,912 toneladas, que da un promedio de 3.337,956 toneladas movilizadas en nuestras costas. Los datos estadísticos que nos den el efectivo de la marina mercante nacional en 1916 no han sido aun publicados; pero poniendo un aumento racional al número de buques chilenos que ejercen el comercio de cabotaje en nuestras costas y a su tonelaje, calculando, por ejemplo, en 2.500,000 toneladas el transporte anual así ejercido, (cantidad que recibe un aumento no despreciable que significa el haber puesto

últimamente al servicio de la navegación costanera casi todo barco viejo anclado en nuestros puertos y que en tiempos normales no se utilizaba), quedaría un total de 837,956 toneladas para las naves extranjeras, cifra que encontraría su explicación en el aumento relativo que han experimentado también las naves extranjeras en estos últimos tiempos, con el envío de vapores a Chile por nuevas compañías de navegación de otros países. A resultados más o menos idénticos llegan también las apreciaciones hechas por el Ministro del Interior a fines de 1917 cuando se discutía en el Senado el proyecto de protección a la marina mercante nacional, al participar a la corporación que, según datos fidedignos, el comercio de cabotaje ejercido por las naves extranjeras en nuestras costas alcanzaría a un promedio de 500,000 toneladas de transporte (muy corto, seguramente es mayor), calculando en 2.000,000 de toneladas anuales el total del cabotaje chileno.

Los valores que de este modo se van al extranjero por fletes de cabotaje chileno son cuantiosos para el país. Son un desembolso que aminora considerablemente la riqueza nacional y que sólo se puede evitar con el establecimiento en nuestras costas del privilegio nacional de cabotaje. Tomando el promedio de 500,000 toneladas que transportan las naves extranjeras entre nuestros puertos y un promedio de 20 pesos por tonelada en épocas normales, tenemos la suma de 10.000,000 de pesos anuales que emigran de nuestro país por este capítulo. Y si a estos valores agregamos los que corresponden a nuestro comercio marítimo internacional que se hace casi en su totalidad en naves extranjeras (se exceptúa una parte de la navegación hasta Colón), podremos formarnos un juicio

claro de las desventajas que resultan para nuestra economía nacional con la prosecución de una política de navegación marítima como la hemos tenido hasta ahora. Baste saber que en **1915** ascendió este comercio exterior, según el ***Anuario Estadístico de la República de Chile***, volumen XI, «Comercio Exterior», (pág. 261), a un total de embarques y desembarques en nuestros puertos de 5.710,317 toneladas; en **1916** llegó esta cifra a 8.706,935 toneladas. Si tomamos el término medio de **5.000,000** de toneladas en tiempos normales, cifra que sin duda puede ser mayor, y tasamos la tonelada de transporte marítimo internacional en veinticinco pesos en tiempos de paz, obtendremos la cifra de **$ 125.000,000** que representan los fletes anuales pagados por nuestro comercio internacional. Pero nosotros no podemos ni aun dentro de muchos años aspirar a estos fletes exteriores, por razones fáciles de comprender, a que nos referiremos en el capítulo siguiente al tratar de la política de navegación marítima. Aspirar, en cambio, al total de los fletes de nuestro cabotaje, al transporte hecho entre puertos chilenos con naves chilenas, es no sólo posible, sino necesario.

La capacidad de transporte con que las diversas nacionalidades han contribuído en nuestra *navegación exterior* fue en **1912**, año normal, la siguiente, tomando la estadística de los buques salidos de nuestros puertos (la de los entrados es más o menos igual): el primer lugar está ocupado por la bandera inglesa, que participó ese año con un tonelaje total de registro de **7.014,113** (6.761,350 toneladas a vapor y **252,763** a la vela); en segundo lugar aparece el pabellón alemán, con un total de **4.939,270** toneladas de registro (**4.726,145** a vapor y **213,125** a la vela); en tercer lugar viene la flota chilena, con **1.176,268**

toneladas de registro (1.164,471 a vapor y 12,797 a la vela). El concurso de las demás naciones es de mucho menor significación: en cuarto lugar aparece el pabellón francés, con un total de 501,509 toneladas (287,957 a vapor y 213,552 a la vela (1); en quinto lugar está Noruega, con 315,259 toneladas; en sexto, el Japón, con sólo 134,467 a vapor.

La capacidad con que las diversas naciones han contribuído a nuestra *navegación de cabotaje* fue ese mismo año de 1912, la que sigue, tomando igualmente las naves salidas: el primer lugar está ocupado por el pabellón chileno, con un tonelaje de registro total de 5.165,901 (4.936,655 a vapor y 229,246 a la vela); en segundo lugar aparece la bandera inglesa con 4.618,437 toneladas; en tercer lugar Alemania con 2.145,597 toneladas. Las demás naciones quedan muy distanciadas en esta participación: en cuarto lugar viene Noruega, con 276,975 toneladas; en quinto Japón, con 91,194 toneladas a vapor.

Estas cifras han debido variar fundamentalmente con motivo de la guerra que empezó en 1914. No encontramos en las estadísticas oficiales hasta hoy publicadas las cantidades de tonelaje con que las diversas naciones participaron en nuestro comercio de cabotaje durante estos años de guerra; sólo encontramos en la *Sinopsis Estadística* aparecida en 1917, un cuadro correspondiente al «*movimiento marítimo*» de los puertos de la República en 1915, según el cual los buques chilenos (salidos) han participado ese año con un tonelaje total de 6.477,192; en segundo

(1) Llama la atención la gran proporción en que aparece el tonelaje a la vela; esto se debe a la política de navegación marítima seguida por Francia, que veremos pronto.

lugar aparece el pabellón inglés con 5.628,118 toneladas; en tercer lugar Norte-América con 1.092,906 toneladas (1); en cuarto Noruega, con 580,133; en quinto Japón, con 402,989; en sexto Perú, con 369,980; en séptimo Francia, con 278,294 toneladas (2).

Los datos anteriores dejan ver la situación de competencia en que se ha encontrado y se encuentra nuestra marina mercante con respecto al extranjero. La situación de ella en los tiempos normales ha sido precaria en alto grado: no podía competir con éxito con las naves de fuera, que trayendo de su puerto de origen un viaje ya del todo pagado, podían ejercer el transporte de ida y vuelta entre nuestros puertos en condiciones mucho más ventajosas que los buques chilenos, que no se encuentran en aquella circunstancia. Les faltaba, sin duda, el estímulo que significa el desaparecimiento o la disminución de las naves de fuera en nuestras costas. Así se explica también que la Compañía Sud-Americana de Vapores, la principal de nuestras empresas de navegación marítima, la de González Soffia, la de Braun y Blanchard y otras pequeñas, hayan prosperado considerablemente ahora, que, con ocasión de la guerra, se ha restringido el tráfico de naves extranjeras en nuestros puertos, en que desapareció por completo la participación de la flota mercante alemana.

(1) Antes de la guerra figuraba el pabellón norte-americano en nuestra costa con cifras insignificantes de tonelaje; en 1912 con 72,358 toneladas en el comercio exterior (salidos) y 6,561 toneladas en el comercio de cabotaje (salidos).

(2) El tonelaje total de los buques salidos que figuran en el movimiento marítimo general de 1915 fue de 15.267,754, ocupando el primer lugar el puerto de Antofagasta, con 1.614,843 toneladas; el segundo Valparaíso, con 1.438,795 toneladas; vienen en seguida: Iquique, con 1.349,941 toneladas; Arica, con 1.055,530 toneladas; Coronel, con 1,025,351 toneladas; Coquimbo, con 983,749 toneladas; Punta Arenas, con 766,790 toneladas.

La Compañía Sud-Americana de Vapores, corroborando las consideraciones anteriores, repartía en 1903 un dividendo de 7°/o semestral a sus accionistas, dividendo que en 1904 subió a 10°/o, para bajar a 8°/o y 9°/o en 1905, a 6°/o en 1906, a 5°/o en 1907, a 7°/o en 1908, a 3°/o en 1909, a 1½°/o en 1910, a 2½°/o en 1911, a 3°/o en 1912, a 3¼°/o en 1913, y llegar a 5°/o en 1914. El año 1915, en plena guerra, el dividendo repartido el primer semestre fue de 7°/o, el segundo semestre llegó a 13°/o (1). En el primer semestre de 1916 pudo repartir ya un dividendo de 32°/o, que representaba una suma de $ 2.400,000; y destinaba a fondo de eventualidades $ 500,000, a fondo de renovación del material $ 250,000, a gratificación de empleados $ 120,000, a fondo de pensiones y retiros $ 40,000, a futuros dividendos $ 96,000. El capital de esta Compañía en 1916 ascendía a $ 10.999,000; pero el capital a flote con que trabaja asciende sólo a $ 2.219,000, y con equipo, existencias, muebles y enseres, llega a $ 3.164,000. «De manera que teniendo un capital activo ascendente a tres millones de pesos más o menos, ha podido repartir dividendos de treinta y dos por ciento sobre un capital de siete millones quinientos mil pesos. En consecuencia, esta Compañía ha obtenido en un semestre una utilidad de setenta por ciento sobre su verdadero capital, o sea, de ciento cuarenta por ciento al año. Si se examinan los balances de esta Compañía en los últimos años, se llegará a la conclusión de que no hay otra empresa en Chile que haya repartido a sus accionistas un dividendo que pueda

(1) Tomamos estas cifras de los estudios hechos sobre el particular por el señor Eliodoro Yáñez, expuestos en el Senado y recopilados bajo el título de *Comercio Marítimo y Marina Mercante Nacional*, Santiago 1916.

compararse al que han podido percibir sus afortunados accionistas» (1).

Pero «es inútil decir», agrega con justa razón el señor Yáñez, objetando el argumento que de esta espléndida situacion económica de la Compañía durante la guerra, hacen el señor Walker y otros Senadores para oponerse a la forma de protección que se pedía para la marina mercante nacional, «que en 1915 y 1916 la Compañía puede repartir a sus accionistas dividendos de 26, 28 o 32%; es inútil decir todavía que puede acumular para reparación y reposición de naves, para seguros, etc., otra cantidad equivalente, si los capitales invertidos en ese negocio, muy lucrativo actualmente, están expuestos a llegar a épocas en que sólo producen un 3% anual, porque es cierta fijeza de la rentabilidad lo que atrae al capital y fomenta los negocios.»

La Compañía Sud-Americana de Vapores, que cuenta con dieciocho mil toneladas y es la principal, no ha podido en tiempos normales tener en realidad estímulo para incrementar su capacidad ni mejorar el servicio en en otros respectos. Ha contado con una subvención fiscal modesta: en 1912 ascendía a $ 125,000, moneda corriente, al año, y con la obligación de transportar la correspondencia y encomiendas postales y de hacer una rebaja en el valor de los fletes de la carga fiscal y de los pasajes de empleados públicos. Tomando en cuenta el valor que han representado estas obligaciones para la Compañía, se llega a la conclusión de que esa subvención no le ha reportado beneficio pecuniario que pudiera robustecerla. Por el contrario, Uribe (2) calculaba el

(1) JOAQUÍN WALKER MARTÍNEZ, Discurso pronunciado en el Senado en 28 de Diciembre de 1916.

(2) LUIS URIBE, Conferencia sobre la Marina Mercante. *El Mercurio*.—Santiago de Chile, 1912.

peso total de las encomiendas postales y la correspondencia acarreada entonces por la Compañía, en 3,000 toneladas al año, las que, según las tarifas de fletes corrientes, representaban un valor de 33,000 pesos; la rebaja de pasajes y fletes fiscales fluctuaba entre 180,000 y 200,000 pesos; sumando la primera de estas cifras con el valor anterior, tenemos la suma de 213,000 pesos anuales que le significaba el cumplimiento de las obligaciones impuestas por el Fisco.

Las naves de las otras Compañías son, por el estilo de las de la Compañía Sud-Americana, también pequeñas y existen en número mucho menor: sólo diez buques de otros propietarios pasan de mil toneladas, según datos recientes. La firma de González Soffia tiene un barco de 1,198 toneladas y otro de 617; la de Braun y Blanchard cuenta con uno de 1,147 toneladas y otros de 775 toneladas, 221 toneladas, 132 toneladas y 107 toneladas.

c. **Condición general de los puertos chilenos.** — En cuanto a los *puntos de embarque y desembarque*, hay que constatar el hecho de que la costa de Chile carece en general de protección natural en sus puertos. Estos, sobre todo los de las zonas central y sur, son desfavorables al tráfico marítimo, en parte por ofrecer rías difíciles para la navegación a causa de la poca profundidad de sus aguas (como Constitución, Valdivia y otros, colocados a la desembocadura de ríos que forman barras), en parte por estar situados en lugares de escasa vida económica. La navegación entre puerto y puerto, que en épocas anteriores era relativamente activa en nuestras costas a causa de la falta de ferrocarriles y de la existencia de barras menores en nuestras rías, fue poco a poco concentrándose en los puertos mayores, sobre todo en aquellos que una vez introducidos los ferrocarriles fueron término

de vías férreas de movimiento económico más o menos activo.

Valparaíso, establecido en la zona de mayor cultura y población, prosperó rápidamente, pues atrajo hacia sí los productos de todas las regiones del centro del país. Talcahuano y Valdivia, este último con su puerto de avanzada Corral, en la zona sur, fueron igualmente puntos de atracción y concentración, y prosperaron. En la zona norte se concentra el tráfico en Coquimbo, Antofagasta, Iquique y Arica. Así resultan sólo unos pocos puertos de importancia comercial, y el tráfico marítimo principal hubo de hacerse con el tiempo entre mayores distancias.

d. **Situación de competencia entre la Marina Mercante y la vía terrestre.**—La situación especialisíma de desarrollo en que se ha encontrado la navegación en nuestras costas, nos hace pensar en las condiciones en que ha competido y compite la marina mercante con la vía terrestre, en especial con los ferrocarriles longitudinales, esto es, con la línea central que partiendo de Puerto Montt se aproxima al extremo norte del país. Ambas vías corren paralelamente en toda su extensión. He aquí el punto principal de nuestras investigaciones. Alrededor de él gira todo el problema del tráfico en Chile; por eso tenemos que dedicar atención preferente en este trabajo al estudio de la competencia en los medios de comunicación y transporte nacional. Podemos observar, desde luego, que la desfavorable situación de la marina mercante nacional en tiempos normales no ha podido colocar a la navegación en mejores condiciones de competencia con nuestros ferrocarriles longitudinales, porque sus barcos y su tonelaje han sido insuficientes y los puertos dificultosos en varios respectos, ya en su escalamiento, ya en sus instalaciones de

carga y descarga. Las naves extranjeras, por otra parte, aunque han competido eficazmente con la marina mercante nacional, hasta el extremo de estagnar por completo el desarrollo natural que debía ofrecerle la prosperidad del comercio chileno y señalarle el camino del retroceso en la lucha económica de los tiempos modernos, tampoco han podido, aun en época de paz, entrar en competencia arruinadora para los ferrocarriles longitudinales del país, porque sus viajes son mucho más largos que los de la marina mercante chilena y se ven obligados a ejercer el comercio de cabotaje en nuestras costas con intermitencias que la urgencia del transporte de mucha carga y pasajeros no puede esperar y que toma por eso la vía férrea. No hay duda que estas circunstancias han debido favorecer en gran manera a nuestros ferrocarriles longitudinales, que en otras condiciones de transporte marítimo se habrían visto envueltos en problemas mucho más graves que hasta ahora en su carrera, especialmente en cuanto se relaciona con el nivel de sus tarifas. El transporte marítimo demanda, en efecto, gastos comparativamente mucho menores que el transporte por ferrocarril, y le pone, en consecuencia de lo mismo, en situación de fijar tarifas más bajas de acarreo. Esto es, naturalmente, lo normal en tiempos de paz en todas partes. Si ahora han ocurrido y ocurren casos en que se observa el fenómeno contrario, como el citado en el Senado por el señor Enrique Mac-Iver, en apoyo de consideraciones destinadas a poner de manifiesto la carestía de los fletes marítimos en nuestras costas, aun en tiempos de paz, caso en que se trataba de llevar a la brevedad posible de Valparaíso a un pueblo del Sur, situado a 500 kilómetros de distancia, una partida de vigas de pino que debían emplearse en una construcción, transporte que se hizo por ferrocarril y en que el remisor

comprobó con las cuentas correspondientes que la conducción por mar le habría resultado un 25% más cara que por tierra; si ocurren casos como éste, repetimos, ello se debe indiscutiblemente a circunstancias especialísimas del momento, como ser la urgencia del envío, el bajo nivel momentáneo de las tarifas ferrocarrileras, el punto final de destino de la mercadería, la distancia del recorrido, etc., pero de ninguna manera se puede aceptar este fenómeno como general, porque no sólo se pecaría desde luego contra las leyes de la inducción en el razonamiento, sino que estaría a todas luces en completa contradicción con la naturaleza misma de las cosas. Si el señor Mac-Iver, en verdad, hizo alusión a ese hecho, fue porque trataba de probar que «nuestros transportes, aun los marítimos, están lejos de ser baratos» (1), motivo por el cual se oponía a las leyes de protección a la marina mercante nacional en la forma en que lo presentaba a la aprobación del Senado el proyecto respectivo, que tendía a excluir las naves extranjeras de nuestro comercio de cabotaje, o sea, procuraba establecer el privilegio nacional en tal materia, lo que irremediablemente traería como consecuencia inmediata el alza de los fletes en nuestras costas, circunstancia que le parecía perjudicial en alto grado para la agricultura y la minería nacionales. No entraremos desde luego a discutir la aseveración de que nuestros fletes son caros y de que con la implantación del privilegio nacional de cabotaje lo serán aun mucho más; esta es una materia que se resolverá más adelante, al hacer la investigación respectiva en el tratamiento amplio de los ferrocarriles chilenos, en que nos habremos de apoyar es-

(1) Debates de la Cámara de Senadores, sesiones ordinarias de 1916, Santiago de Chile.

pecialmente en comparaciones con otros países de condiciones económicas que guardan puntos de contacto con el nuestro. Sólo el estudio de la organización y desarrollo económico de otros países, con la participación que en ello tengan los diversos servicios del Estado y las diversas ramas de la actividad nacional, podrá decirnos con fijeza si nuestros transportes son caros o baratos. Entraremos, pues, desde luego, al estudio de las leyes de protección a la marina mercante, que acabamos de mencionar, y del desarrollo futuro de ésta, junto con los problemas que tendrán que resolver los ferrocarriles chilenos con respecto a ella, no sin hacer primeramente algunas consideraciones necesarias acerca de la política que sobre la rama en cuestión se ha seguido en otros países.

e. **Política de navegación marítima.**—Hay, en verdad, pocos fenómenos de la cultura universal que en la lucha por la vida económica de las naciones hayan sido más característicos de todo país civilizado que el desarrollo que con el transcurso del tiempo ha tomado la marina mercante. Y se comprende que así haya sido. La navegación posee para el tráfico general, y con ello para el intercambio de productos entre los pueblos, una significación que desde los comienzos de la cultura humana ha ido siempre creciendo, sin que jamás haya conocido el hombre otro medio más poderoso de transporte. Por inmensa que sea la capacidad de los ferrocarriles en el transporte terrestre, la de las naves en la navegación marítima le ha sobrepujado siempre, sobre todo en la conducción de productos en masa. Los economistas han llamado la atención, dice el Dr. Lexis en el *Handwoerterbuch der Staatswissenschaften*, Jena, **1911**, al hecho de que por ningún ferrocarril se ha movilizado una cantidad mayor de toneladas de carga por kilómetro que

por las aguas del río Rhin. Con la éra del vapor ha llegado la navegación marítima al dominio de las posibilidades ilimitadas. Baste sólo saber que el total de entradas y salidas de carga en Inglaterra representaba antes de la guerra un valor anual de más de 22,000.000,000 de pesos, suma que asciende a las tres cuartas partes de la renta total de la población de ese país.

Natural es así que todo pueblo que aspire al progreso y bienestar de sus individuos haya estado siempre preocupado en seguir una política conveniente de navegación marítima, esto es, adopción por parte del Estado de medidas y normas de navegación encaminadas al bienestar de la comunidad. Al imponernos de la historia de la política de navegación marítima de todos los pueblos cultos, podemos observar que ella ha tenido por objeto ante todo asegurar a las naves del país el uso libre y sin trabas de la vía marítima. Pero ello es posible sólo por medio de acuerdos con otros Estados, porque las naves no son libres en todas sus partes, no son libres desde luego en la extensión de tres millas de la costa de un país extraño, y porque la navegación de los tiempos modernos no puede restringirse a las fronteras del propio país, como sucedía, por ejemplo, en la época del imperio romano con el Mar Mediterráneo, que estaba por completo dentro del dominio romano. A pesar de que el derecho internacional marítimo público de hoy está dominado por el principio del *mare liberum* pronunciado por Hugo Grotius en 1609, y reconocido sólo en el curso del siglo XVIII por todas las naciones, subsisten aun *dificultades* de mayor o menor consideración para la realización de este ideal: en el Congreso de París de 1856 se declaró abolido el corso, pero los Estados Unidos y algunos países de Centro y Sud-Amé-

rica no se adhirieron; en la segunda Conferencia de la Haya en 1907 se acordó poner ciertas limitaciones al derecho de botín marítimo, quedando libre de él la pesca costanera, la pequeña navegación marítima local, los buques que llevan misiones religiosas, científicas o simplemente humanitarias; pero todo esto se hizo ilusorio al estallar la guerra en Europa, como se hizo ilusorio el reconocimiento de la inviolabilidad de la correspondencia tanto de los neutrales como de los beligerantes, ya fuera oficial o privada y se encontrase en naves enemigas o en naves neutrales. Los hechos ocurridos durante estos tiempos de guerra en esta materia, nos manifiestan cuán atrasado está el mundo en materia de derecho internacional. La falta de cumplimiento de los tratados y convenios celebrados al respecto nos convence que, llegado el caso de su aplicación, el derecho internacional sencillamente no existe: lo quebrantan los mismos pueblos que lo predican. Hay mucho que hacer para asegurar a la navegación nacional el uso libre y sin trabas de la vía marítima.

La adopción de una política general de navegación marítima encaminada al fin anterior no ha podido satisfacer las aspiraciones de los diversos pueblos, que se han visto obligados a idear y poner en práctica medios de protección más eficaz para sus respectivas marinas mercantes. Esta política de navegación marítima ha sido de *protección directa e indirecta* y se ha ejercido en tres sentidos bien determinados:

1.º Ella tiene por objeto estimular y fomentar la marina mercante nacional otorgando primas a la navegación y a la construcción de naves. En Francia se hicieron generales estas últimas por leyes de 1881, 1893, 1902 y 1906. Para naves a vapor hechas en el país se pagaba

en 1906 por tonelada de carga la cantidad de francos 145; para buques de hierro a la vela, francos 65. Estas primas van disminuyendo anualmente en francos 4.50 y francos 3, hasta reducirse después de diez años a 100 y 65 francos. Para buques de madera de 150 y más toneladas son de francos 40; de menos de 150 toneladas, francos 30. Además de éstas se conceden por la ley primas a las máquinas. En Alemania se protege de este modo a la navegación pesquera de alta mar: la ley de presupuestos de 1911 consultaba para el efecto un ítem de 350,000 marcos. También existen en ese país los premios por construcción y fletamento de naves. Si esta política de protección directa consistente en la concesión de primas es eficaz o no lo es, depende de los casos y de las circunstancias; peso hay que tener presente que la historia nos dice con evidente claridad que con las primas de fomento la marina mercante no llega a ser grande, sin desconocer que con ellas recibe un estímulo.

2.º La política de navegación marítima tiene también por objeto proteger a la marina mercante nacional de la competencia extranjera. Esta protección se apoya, naturalmente, en consideraciones de carácter económico y político general, y se ha ejercido desde antiguo, a pesar de que en forma que merezca especial mención se la ha puesto en práctica sólo después de los descubrimientos de los siglos XV y XVI, porque ya correspondía a la concepción dominante de la política económica, encaminada en último término a robustecer el poder político del Estado. Así se han dictado leyes y reglamentos que reservan ramas determinadas de la navegación, como la navegación de cabotaje o el comercio marítimo exterior, exclusivamente a la marina mercante nacional, eliminando por completo a las naves extranje-

ras. Este sistema existe ya desde tiempos medioevales: Venecia, para acaparar el comercio oriental asiático y el occidental europeo, excluyó a los buques extranjeros del transporte nacional. Un monopolio marítimo parecido se ejerció por parte de las ciudades hanseáticas, cuyos barcos no debían llevar sino tripulación hanseática, que tampoco podía cargar naves extranjeras con productos hanseáticos. Con más vigor que ningún Estado, puso en práctica estos principios, como es tan sabido, Inglaterra. Francia y Alemania adoptaron también este procedimiento. Este medio de protección, indirecta, existe hoy de hecho en los principales países, sobre todo en el que establece el privilegio nacional de cabotaje.

3.º Tiene también por objeto la política de navegación marítima ejercer la protección de la marina mercante nacional sin la exclusión de las naves extranjeras, pero sometiéndolas al pago de una contribución de tonelaje en las costas nacionales, para dar lugar de este modo a una competencia más fácil ejercida en el transporte por la marina nacional. Se toman estas medidas de protección indirecta especialmente cuando esta última es débil al lado de la navegación extranjera.

En Chile se ha palpado desde mucho tiempo la necesidad de adoptar una política de navegación encaminada a proteger a la marina mercante nacional. *Las opiniones estaban, sin embargo, divididas* entre nuestros estadistas y hombres dirigentes. Un grupo se oponía tenazmente a la dictación de leyes encaminadas a establecer en Chile el privilegio nacional de cabotaje, fundándose para ello en que el escaso número y tonelaje de buques chilenos no podría, ni con mucho, satisfacer las necesidades del tráfico marítimo; matando de este modo la competencia que en el ejercicio de éste crean las naves extranjeras,

los fletes aumentarían de valor, lo que redundaría en perjuicio directo de nuestra agricultura, de nuestras industrias y de nuestro comercio y con ello en perjuicio indirecto de la nación.

A este grupo de políticos de doctrinas más o menos libre-cambistas se oponía otro de ideas proteccionistas declaradas, que pusieron de manifiesto los inconvenientes de la política seguida hasta ahora en este respecto, que no contribuía directa ni eficazmente al robustecimiento financiero y económico del país, pues nuestras fuentes de producción debían pagar fuertes sumas anuales al extranjero por fletes hechos en el propio territorio nacional, y llamaron la atención hacia las ventajas positivas que obtendría el pueblo formando una marina mercante nacional, capaz, no sólo de ejercer el transporte total de nuestras costas, sino hasta de participar en el acarreo de ultramar.

Los inconvenientes de aquella política de libertad de cabotaje y comercio marítimo en Chile y las ventajas de esta otra, que aspiraba al privilegio nacional, cuyo efecto sería el aumento creciente de nuestra marina mercante, quedaron de manifiesto y entraron a la conciencia de todo chileno al estallar la guerra europea en 1914 y restringirse poderosamente la navegación extranjera en nuestras costas. A causa de la escasa oferta de fletes que con ello se produjo en nuestros puertos y la consiguiente demanda de los mismos, el transporte marítimo se duplicó, triplicó y multiplicó de valor en breve tiempo. La conducción de la tonelada de carga, que en 1913 costaba por término medio 16 pesos entre Valparaíso e Iquique, subió en 1914 a $ 20, en 1915 a $ 30, en 1916 a $ 50. No tenemos el dato concreto de 1917, pero sabemos que es muy superior a este último. Entre Valparaíso y Liver-

pool ascendía el flete en 1913, por término medio, a 25 chelines la tonelada; en 1914 subió a 40 s; en 1915 a 100 s, y en 1916, último dato concreto que hemos encontrado, a 150 s la tonelada (1). Si Chile hubiera tenido al estallar la guerra una flota mercante superior, no sólo habría evitado la salida de una cuantiosa riqueza por contratación de fletes, sino que habría obtenido una fuerte entrada de valores del extranjero. La prosperidad económica de la nación se habría acentuado mucho más aun.

Los sucesos de 1914 prepararon el *triunfo de los proteccionistas* en el país. Se estudió con dedicación la mejor manera de realizar las aspiraciones de apoyo eficaz a la marina mercante nacional, pero tratando de no producir ni en el presente ni en el futuro perturbaciones graves en el ramo. La forma de protección, aprobada en los primeros meses de 1917, fue la de establecer el privilegio nacional de cabotaje al cabo de cierto tiempo (diez años), durante el cual tanto las naves extranjeras como las nacionales tendrán que pagar en el ejercicio del comercio marítimo de nuestras costas una *contribución anual de tonelaje* ascendente a dos pesos oro de 18d por tonelada de registro a vapor, cuarenta centavos oro por tonelada de registro a la vela y ochenta centavos oro por tonelada de registro por buques de vela con propulsión mecánica auxiliar. La ley, que entrará en vigencia sólo a fines del presente año, establece, además, que en el primer año se pagará sólo la cuarta parte de la contribución y en los años siguientes se irá aumentando esta suma en 50% hasta completar aquel monto total. Se exceptúa del pago

(1) ELIODORO YÁÑEZ, *Comercio Marítimo y Marina Mercante Nacional.* —Santiago de Chile, 1916.

de esta contribución a los buques de vela con o sin propulsión mecánica auxiliar de menos de 500 toneladas y a los vapores de menos de 100 toneladas de registro. El producto de ella se destinará a la formación de un fondo dedicado al fomento de la marina mercante nacional.

A partir de 1927 el transporte de carga entre los puertos de la República quedará, pues, reservado a las naves nacionales; sin embargo, se podrá, a título de reciprocidad, conceder el derecho de hacer el cabotaje en nuestras costas a las naves de las demás naciones *sud-americanas* que otorguen igual franquicia a las naves chilenas.

La ley impone en realidad una contribución efectiva mucho mayor a las naves extranjeras que a las nacionales, pues la frecuencia con que aquéllas ejercen el transporte en nuestras costas es, a causa de la extensión de sus viajes, mucho menor que en las chilenas. Esta envuelve de hecho una protección a la marina mercante nacional, que aumenta considerablemente con la formación del fondo destinado a su fomento que se hará con el pago de la contribución general antedicha. A la forma de protección indirecta que establece la ley, se oponía, entre otros Senadores, el señor Enrique Mac-Iver, que prefería la sola concesión de primas a la navegación nacional, para no excluir a las naves extranjeras, no producir el alza de los fletes marítimos en nuestras costas y no perjudicar con ello a la agricultura y a la industrial nacional. El señor Mac-Iver manifestaba en el Senado que la protección a la marina mercante nacional consistente en el privilegio chileno de cabotaje, se traducía en la creación de un monopolio que, como todos los demás de la nación, traería como consecuencia el «encarecimiento de la vida en el país, y con ello la falta de bienestar, la inquietud, la falta de

confianza en el porvenir del país, el abatimiento de los caracteres, el envilecimiento del individuo, la empleomanía y la degradación moral».

No podemos negar que el establecimiento del privilegio nacional de cabotaje traerá consigo una pequeña alza en los fletes marítimos, y no lo podemos negar porque ello es natural: la exclusión de las naves extranjeras en el comercio de nuestras costas, aminorará la competencia que hasta ahora ha existido en el transporte marítimo y con ello un factor de abaratamiento. Pero esa alza será pequeña, y tendrá que ser pequeña, porque la vía marítima está en Chile, y lo estará siempre, sometida a la competencia de la vía férrea longitudinal, en que se sigue normalmente una política de tarifas que tiende constantemente a mantenerlas al más bajo nivel posible, «para no perjudicar seriamente los intereses de nuestra agricultura y de nuestra naciente industria». ¿Y quién se perjudicará con el alza de los fletes? Desde luego, no se perjudican ni los agricultores ni los industriales en general, pues si se alzan los fletes, elevan el precio de venta de sus artículos para ponerse a salvo de toda disminuición de renta. Tampoco se perjudican los obreros y toda aquella gente que vive de su trabajo, porque un encarecimiento de los medios de subsistencia es afrontado por lo general y en breve con un aumento en el salario y en la renta. En los años de 1904 a 1911 por ejemplo, podemos observar que a un alza del precio de los 73.6 kilógramos de trigo de $ 6.45 en 1904 a $ 12.00 en 1911, a una alza del quintal español de harina de $ 5.95 a $ 12.45 y a un alza de los 92 kilógramos de frejoles de $ 11.85 a $ 30.90, etc., correspondió en los mismos años un aumento de jornal, en los ferrocarriles del Estado, de $ 1.58 a $ 3.70. Los obreros, la clase más numerosa de la sociedad, reciben, por lo co-

mún, una renta que les permite sólo la satisfacción de sus necesidades más premiosas, cuales son las de alimentación, vestuario y habitación; de manera que si aumenta el precio de los medios de subsistencia, tiene que aumentar, por lo menos proporcionalmente, el salario; de otro modo no podrían vivir y cesarían de trabajar.

Tenemos, así, que con el alza de los fletes y con ello de los precios no se perjudican ni los elementos productores ni los elementos trabajadores, que son los que constituyen la población activa de un pueblo; sólo se perjudica la población pasiva, aquella que vive de rentas fijas, de riquezas adquiridas. Pero ¿hay en ello algo malo para el progreso de un país que, como el nuestro, tiene aún tanto que hacer en todo orden interno para llegar a conseguir la felicidad de sus habitantes? No lo creemos. Si la prosperidad política, económica y social de nuestro país se ha de hacer a costa de los elementos que no trabajan, que se haga en buena hora. Ello es justo en la mayor parte de los casos. Nuestro país tiene aun mucho que hacer para colocar a sus habitantes en las condiciones sociales en que están los de otras naciones. No olvidemos que la situacion económica y social de nuestros obreros es muy deficiente y altamente perjudicial para el país. La clase obrera al ser la más numerosa, es la más fuerte de un pueblo, por eso se la mantiene en países progresistas en condiciones muy superiores a la nuestra. De ahí emana en la mayoría de esos Estados el poder colosal de la nación, que se exterioriza en caso de guerra en una defensa nacional incontrarrestable.

La falta de bienestar, la inquietud, la falta de confianza en el porvenir nacional, el abatimiento general de los caracteres, el envilecimiento del individuo, la empleomanía y la degradación moral no son ni pueden ser

el efecto del encarecimiento de la vida. Bien meditado, el encarecimiento de la vida trae consigo el aumento de las necesidades y con ello el aumento del trabajo para su satisfacción. El aumento del trabajo no puede sino ser beneficioso tanto pública como privadamente. Públicamente, porque aumenta la riqueza nacional; privadamente, porque hace al hombre más virtuoso: lo aleja de los vicios, sobre todo de los vicios que existen en nuestro país, el más funesto de los cuales es el de la embriaguez. Esa falta de bienestar, esa inquietud, ese abatimiento y degradación moral a que se refiere el señor Mac-Iver, no es sino el efecto de una carencia de mejor organización pública y de orden social interno como requieren los pueblos modernos; pero de ninguna manera, del encarecimiento de la vida. Ahora, los defectos de organización y de orden social son el producto de un conjunto más o menos complejo de factores de carácter constitucional y administrativo, en que no desempeña un papel insignificante el erróneo concepto que se tiene vulgarmente de nuestras libertades públicas, que aparecen careciendo con demasiada frecuencia de prudentes restricciones. Esa falta de mejor organización y orden público tiene sus más variadas manifestaciones; pero se observa con gran desconsuelo ante todo en la ausencia más o menos palpable de protección y apoyo por parte *del Estado* a las clases trabajadoras y necesitadas. Esta es para nosotros una de las causas más inmediatas y principales de todos los males políticos y sociales de que se lamentaba el señor Mac-Iver en el Senado de la República. Las condiciones de bienestar o malestar de las clases trabajadoras en el país están en la más íntima relación, no sólo con la economía en general y con el florecimiento de las industrias en especial, sino también con la moral pública y privada. Todo país civilizado de-

dica hoy día sus mejores esfuerzos al mejoramiento de la vida del obrero, porque tiene siempre presente que en estos tiempos el principal factor de la fuerza nacional es el bienestar del elemento hombre. Los pueblos de mayor riqueza y cultura han debido rivalizar durante los últimos años por llegar cada cual a la más perfecta legislación obrera, y han alcanzado, justo es reconocerlo, progresos de que entre nosotros no se tiene en general plena conciencia y de que trataremos con amplitud en el trabajo que más tarde dedicaremos a nuestros problemas industriales. Ese abandono ha producido y producirá perniciosos efectos en nuestra colectividad. Se relajan las costumbres, se corrompen las almas y se desvían los fines y aspiraciones del hombre. Hay aquí, como en muchos otros países, imperfecta organización política y social, hay en el público muchos individuos que no conciben otra aspiración que la de adquirir la mayor suma posible de bienes materiales, sin que paren mientes en los medios de adquisición: para ellos el fin justifica los medios.

Pero téngase bien presente que mientras nuestras clases trabajadoras no dejen de vivir en la condición sencillamente miserable en que viven, mientras no tengan ocasión racional de instruirse, educarse y refinar con ello su sistema nervioso y sus costumbres, no mejorará la moral pública ni privada en la forma que deberíamos desear, porque no habrá ni equidad ni justicia social, la única base sólida del orden y del bienestar nacional.

Emocionantes fueron en este y otros sentidos los conceptos emitidos por el señor Eliodoro Yáñez en los debates del Senado a mediados de 1916. «No se ve la relación de causa a efecto, decía el señor Yáñez, entre la protección a las industrias nacionales (a propósito del privilegio nacional del cabotaje, que se discutía) y el decai-

miento moral del país, de que nos hablaba el honorable Senador por Atacama. Nuestros males son males políticos; nuestros defectos son defectos directivos; pero las fuentes fundamentales de la nación están sanas. Se han cometido faltas; la mayor parte de los servicios públicos funcionan mal; hemos sido imprevisores, negligentes y faltos de prudencia; pero no hay nada aún irreparable; lo que necesitamos es enmendar los rumbos, enriquecer al país, llevar la acción del Estado a todo lo que signifique proteger, estimular, habilitar las fuentes de riqueza nacional y formar así una nación que sea próspera, fuerte y respetada» (1).

Creemos, como el señor Yáñez y los economistas modernos, que el Estado ha dejado ya de ser también el supremo regulador de las leyes naturales, para convertirse en agente activo de progreso, en empresario de todas aquellas actividades humanas que directa o indirectamente afectan los intereses de la comunidad nacional y que es necesario estimular. Ya es tiempo que nuestros estadistas abandonen toda idea que no tienda al robustecimiento económico de la nación, porque aquí se encuentra la base de todo progreso material y espiritual de un pueblo. Ya es tiempo que nuestros estadistas cesen de reconocer a todo trance en cuestiones de economía política la fraternidad universal que nos conduce a adquirirlo todo del extranjero. Si las grandes naciones son ajenas a estos sentimientos de fraternidad universal, no hay razón para que sólo lo sean las pequeñas.

Es necesario tener presente que *la política general de los pueblos modernos principales está subordinada en lo*

(1) Eliodoro Yáñez. Discurso pronunciado en el Senado el 5 de Julio de 1916, en contestación al Senador señor Enrique Mac-Iver.

esencial a los intereses económicos. De los representantes diplomáticos de un pueblo progresista no se exige ya sólo que busquen en el extranjero amistad y apoyo moral, como se hacía en tiempos pasados, para lo cual no se necesitaban personas de gran preparación, sino especialmente de honorabilidad y relaciones sociales; hoy se exige que esos funcionarios sean economistas, porque la vida de las naciones modernas está completamente dominada por los intereses económicos, y esto exige un conocimiento amplio de la situación y de las necesidades de la industria y el comercio nacionales, como de la situación y de las necesidades del comercio y la industria extranjeros. Hoy existe la convicción de que sólo así podrán adquirir para su país las ventajas económicas y políticas a que toda buena diplomacia debe aspirar, sólo así conseguirán hacer política comercial digna de los tiempos que vivimos. El verdadero representante diplomático de hoy, junto con hacer sus tareas ordinarias y tradicionales de estimular las relaciones internacionales y de intervenir en la contratación de los empréstitos, en la solución de los problemas del mercado monetario internacional, etc., busca mercado y pedidos de toda clase para los productos de su patria, estudia de cerca los problemas de tráfico y transporte, facilita en lo posible el camino que el comerciante necesita recorrer con sus mercaderías, estudia y estimula la celebración de tratados político-comerciales, observa atentamente la situación del país en que se encuentra, para estar siempre al cabo de todas las posibilidades existentes, de las evoluciones probables, de toda acción y reacción; no sólo trata de aprovechar bien las ocasiones que se presentan, sino de crear las ocasiones; está, por fin, dispuesto a obtener

siempre hasta la más pequeña ventaja para el país que le ha confiado parte tan esencial de sus destinos.

En vista de la trascendencia fundamental que en la vida internacional de nuestros días ha tomado la solución oportuna de los problemas económicos en todas sus manifestaciones y del empeño que gastan los pueblos más avanzados en alcanzar por medio de representantes de vasta y adecuada preparación los mayores beneficios posibles para su país en el extranjero, no es aventurado decir con el señor Yáñez que la falta de protección eficaz a la marina mercante nacional o la carencia de ésta, se traduzca en limitación de la soberanía, porque la gran participación de la navegación extranjera significa gran participación del comercio y con ello de la influencia extranjera. «Sus consecuencias son, desde luego, ciertas medidas de protección que los países favorecidos se ven inclinados a tomar, ciertas medidas de *presión diplomática, cuando no es la corrupción como medio de influencia política interna, en favor de sus intereses*. Y todo esto se traduce en limitación del poder de legislación política y económica del país sobre los intereses nacionales, se traduce en la absorción económica primero y política después» (1). El país que no protege sus industrias, agrega el señor Yáñez, se desnacionaliza a influencias de la política de penetración comercial y colonial de las grandes naciones, ricas en capitales y en población, y el país que se desnacionaliza, se debilita y decae.

Cree el señor Yáñez que también los fletes exteriores, del comercio internacional con Chile, deben reservarse a nuestra marina mercante. Sin duda que va demasiado

(1) ELIODORO YÁÑEZ, *Comercio Marítimo y Marina Mercante Nacional.* —Santiago de Chile, 1916.

lejos. La política económica de los demás países que tienen intercambio comercial con Chile, especialmente las grandes y potentes naciones de ultramar, está encaminada en el mismo sentido a que aspira para nosotros con tan patrióticos anhelos el señor Yáñez, y como esos pueblos son más fuertes y nuestras principales ramas de producción (el salitre y el cobre) están necesariamente destinadas a ser exportadas a esos países, no nos será posible llegar a la realización de tan bello ideal. La política de tráfico de los grandes Estados europeos aspira evidentemente a la formación de una gran flota mercante y no sólo como medio de robustecer el poder económico de la nación, sino también como medio de robustecer con ella el poder político. El estímulo más poderoso que la formación de esa marina mercante puede tener, es naturalmente el ejercicio del transporte tanto de ida como de vuelta. De manera que esas naciones harán siempre presión en el sentido de que tanto sus exportaciones como sus importaciones se hagan con buques que ostenten su pabellón, tanto más cuanto que están convencidas del aforismo inglés según el cual «the trade follows the flag». Sin embargo, debemos aspirar en lo posible a hacer también algo en este sentido.

Pero ¿qué efectos tendrá en el país la *ley de protección a la marina mercante nacional* aprobada a principios de 1917, que es la primera y que se refiere sólo al derecho de cabotaje? El texto completo de ella es el siguiente:

«ARTÍCULO 1.º Se establece una contribución que se llamará derecho de tonelaje y que gravará a toda nave nacional o extranjera que haga el comercio de cabotaje, o sea que transporte carga o pasajeros entre los puertos de la República.

Durante los primeros cinco años siguientes a la promulgación de esta ley, quedarán exentas de esta contribución las naves que sólo transporten pasajeros entre los puertos de la República. Vencido dicho plazo, las naves que

se dediquen exclusivamente a este servicio, pagarán la cuarta parte de la contribución que paguen, según su clase, las que hagan el transporte de carga o de carga y pasajeros.

No se considerará como cabotaje el transporte de carga y pasajeros que se verifique entre Punta Arenas y los demás puertos de la República.

ART. 2.º La contribución será de cuarenta centavos moneda nacional de oro por cada tonelada de registro que midan los buques de vela; y de dos pesos, moneda nacional de oro, por cada tonelada de registro que midan los buques de moción o propulsión mecánica. Los buques de vela con moción o propulsión mecánica auxiliar pagarán ochenta centavos moneda nacional de oro por tonelada de registro.

En el primer año en que éntre en vigor esta ley, sólo se pagará una cuarta parte de la contribución fijada en el inciso anterior, y, en los años siguientes, la suma pagada en el primero se irá aumentando en cincuenta por ciento hasta completar la suma indicada en el expresado inciso.

Quedan exentos de esta contribución los buques de vela de menos de quinientas toneladas aunque tengan moción o propulsion mecánica auxiliar, y los buques con moción o propulsión mecánica de menos de cien toneladas de registro.

La contribución se pagará por una sola vez cada doce meses, en el primer puerto en que se inicie el cabotaje.

ART. 3.º Las aduanas de la República no podrán conceder el permiso para cargar a que se refiere el artículo 205 del reglamento de este servicio, sin que previamente se haya presentado por el capitán o por el consignatario de la nave una declaración en que deje constancia de su intención de recibir o no recibir carga destinada a otros puertos de la República. En el primer caso, las aduanas harán efectivo el cobro de la contribución de tonelaje en conformidad a lo dispuesto en el artículo anterior.

El capitán o consignatario de la nave que reciba carga sin prestar previamente la declaración a que se refiere el inciso anterior, que haga el comercio de cabotaje sin haber cubierto la contribución o que pretenda eludir los efectos de esta ley por medio de declaraciones falsas, será penado con una multa equivalente al cuádruplo de esta contribución.

No obstante, el capitán o consignatario que hubiere manifestado su intención de no tomar carga, podrá, sin incurrir en la pena, prestar una nueva declaración si durante la permanencia de la nave en el puerto cambiara de determinación. En este caso deberá pagar la contribución correspondiente en el acto de presentar la declaración rectificada.

ART. 4.º El certificado que acredite el pago de la contribución deberá mantenerse fijado en un lugar visible de la nave; y las gobernaciones o subdelegaciones marítimas verificarán su existencia al conceder el «zarpe» a las naves que admitan carga con destino a otro puerto de la República.

ART. 5.º Desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la marina mercante nacional, las tarifas de fletes que rijan en este comercio no podrán ser fijadas ni aumentadas sin autorización del Presidente de la República. En ningún caso podrán cobrarse por los armadores o propietarios de las naves que hagan el cabotaje, fletes superiores a los aprobados por el Presidente de la República en conformidad a este artículo.

ART. 6.º Diez años después de la promulgación de esta ley el transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado exclusivamente a las naves nacionales.

Sin embargo, el Presidente de la República podrá conceder, a título de reciprocidad, el derecho de hacer el cabotaje en las costas de la República a las naves de las demás naciones sud-americanas que otorguen igual franquicia a las naves chilenas.

ART. 7.º Se considerará nave nacional para los efectos de esta ley la que cumpla con los requisitos exigidos por la ley de navegación de 24 de Junio de 1878 en cuanto a su matrícula y tripulación.

Después de los cinco años siguientes de la promulgación de esta ley, y salvo el caso contemplado en el artículo 7.º de la indicada ley, la tripulación de todo buque nacional dedicado al comercio de cabotaje, deberá componerse, por lo menos, de la mitad de ciudadanos chilenos, y desde que dicho comercio se reserve exclusivamente a las naves nacionales, el capitán o el primer piloto deberán igualmente ser chilenos.

ART. 8.º El producto de la contribución que establece esta ley se destinará a la formación de un fondo especial dedicado al fomento de la marina mercante nacional, en conformidad a la ley que se dicte sobre esta materia.

ART. 9.º La presente ley comenzará a regir dieciocho meses después de su publicación en el *Diario Oficial.* Se autoriza al Presidente de la República para dictar dentro del plazo de un año los reglamentos necesarios para su aplicación.»

Desde luego, nuestro puerto de Punta Arenas quedará con la vigencia de esta ley en situación privilegiada con relación a los demás, porque en las entradas y salidas de él no sólo para la navegación exterior, sino que para la *interior*, podrán tomar parte tanto las naves nacionales como las *extranjeras*. No cabe duda que el espíritu dominante de la ley en este punto fue el no restringir el tráfico de Punta Arenas, situado en el extremo sur de

nuestro largo territorio, ya que, careciendo de ferrocarriles que lo unan con el resto de la República, la única vía de transporte que tiene es la marítima, y la marina mercante nacional es aún demasiado pequeña para que pueda ejercer con ventajas y en la medida suficiente el comercio del centro y Norte de Chile con aquella región. Sin esta salvedad hecha por la ley, Punta Arenas habría sufrido vitalmente con el privilegio nacional de cabotaje.

La ley provoca, en seguida, el retiro paulatino de las naves extranjeras en el ejercicio de nuestro comercio marítimo, porque dispone que en el primer año de su vigencia sólo se pague una cuarta parte de la contribución fijada y se aumente en los años siguientes en 50% hasta completarla. Esta medida está llamada a no producir perturbaciones serias en el transporte marítimo de nuestras costas, como habría sucedido con la implantación inmediata del privilegio nacional de cabotaje, a causa de la escasez actual de nuestra marina mercante.

Se estimula también con la ley nombrada *la profesión del marino chileno*, porque se dispone que una vez que el comercio de cabotaje se reserve a las naves nacionales, que lo será dentro de diez años, además de la mitad a lo menos de la tripulación de todo buque nacional, deberá ser chileno también el capitán o el primer piloto de ella. Esta es una medida necesaria de nacionalización en este sentido. Según informaciones fidelignas (1), el personal superior de la marina mercante nacional en Agosto de 1917 estaba compuesto en la forma siguiente: capitanes, chilenos 34, total 62; oficiales de mar, chilenos 56, total 95; ingenieros, chilenos 68, total 124. Estas cifras nos

---

(1) SANTIAGO LORCA P., «El personal de la Marina Mercante Nacional», artículo publicado en el diario *La Nación*.—Santiago de Chile, 1917.

dejan ver el subido porcentaje del personal extranjero en nuestras naves. Toda política de navegación marítima tiende siempre a la formación de un personal propio, porque con ello se realiza no sólo una obra de justicia, sino de seguridad nacional. Si en Chile no ha sido posible hasta hoy confiar toda nave nacional a un personal exclusivamente chileno, ello se debe, sin duda, a la escasez de individuos suficientemente preparados en el país, lo que ha nacido a su vez del abandono en que ha quedado la formación de la marina mercante nacional desde los días en que se declaró en la República la libertad completa de cabotaje en nuestras costas. Ello trajo como consecuencia la estagnación y retroceso de esta rama de la actividad económica en el país y con ello la falta absoluta de estímulo de los establecimientos llamados a formar el personal respectivo, la Escuela Náutica y demás. La falta de estímulo, a su vez, que ha existido no sólo en esta rama nacional, sino en muchas otras, ha debido debilitar necesariamente todas las buenas cualidades del personal formado en tales instituciones: no ha podido alcanzarse en la mayoría de los casos una instrucción y cultura superior del individuo, que lo capacite para alejarse en lo posible de los peligros y le robustezca eficazmente el espíritu de responsabilidad, tan débil en gran parte de nuestra población. La consecuencia de ello ha sido el que en nuestro país exista tan demasiado arraigada la tendencia de confiar nuestros puestos de responsabilidad a extranjeros, hasta el extremo de que en muchos respectos y por muchos hombres se diga que nosotros preferimos siempre el extranjero al nacional. Esta situación perjudica grandemente nuestra reputación y crédito en el extranjero, en donde vulgarmente se ha llegado a creer que aquí reinan síntomas de desorganiza-

ción nacional. Por aquella circunstancia se ha confiado, pues, una buena proporción de nuestras naves a la dirección de extranjeros. El cambio de rumbos es necesario. No olvidemos, ni por un momento, que la marina mercante nacional no sólo tiene alto valor comercial, sino también alto valor político, sobre todo en los casos de guerra. La ley de que tratamos es digna de todo encomio, porque tiende también a este fin. Nuestra Escuela Náutica tendrá que contar en lo futuro con un apoyo superior al actual, porque para formar el personal de oficiales, tanto de cubierta como de máquinas, que tripulan nuestras naves, habrá necesidad de suministrársele un mayor número de plazas para los cadetes y proveérsele con los medios necesarios para su mantenimiento y educación naval.

La ley, en fin, provocará una *mayor competencia en el tráfico de naves a la vela y en el tráfico de naves a vapor* y con seguridad una división mas marcada en transporte urgente y menos urgente. Dada la clase de carga que en nuestro país toma por lo general la vía marítima, es de prever también que una mayor parte de su transporte se haga en el futuro más cercano en buques menores, porque la industria de naves pequeñas tomará, al amparo de la ley, un desarrollo más amplio que la de naves mayores. Las disposiciones de la ley favorecen la evolución naviera nacional en este sentido, porque establecen, como vimos, el pago sólo de una contribución de 40 cents. oro por tonelada de registro en los buques de vela que midan más de 500 toneladas, y de ochenta centavos de la misma moneda por tonelada de registro en los buques de vela con moción o propulsión mecánica auxiliar, quedando exentos de todo pago de contribución los buques de vela de menos de 500 toneladas, aunque tengan moción o propul-

sión mecánica auxiliar, y los buques con moción mecánica, o sean, los vapores de menos de 100 toneladas de registro. En cambio, las naves a vapor, en general las mayores, quedan sometidas al pago de una contribución de tonelaje anual de registro ascendente a dos pesos oro de 18d. Por la forma en que se establece el monto de las contribuciones de navegación marítima en nuestras costas, se ve claramente que el espíritu dominante al respecto no es otro que el de llegar a todo trance a la exclusión de las naves extranjeras de nuestro comercio de cabotaje, porque sabemos que los buques extranjeros que ejercen este transporte entre nosotros son en esencial vapores de gran capacidad, al menos de mucho mayor capacidad que los nuestros.

La comisión de comercio y navegación que nombró el Senado de la República en 1916 para estudiar estas cuestiones y que quedó compuesta de los Senadores señores Eliodoro Yáñez, como presidente, y Augusto Bruna, Luis Claro Solar, Alfredo Escobar y Antonio Varas, como vocales, presentó a la consideración de esa Cámara tres proyectos sobre el ramo en cuestión. El primero se refiere al *derecho de tonelaje* y es el que se encuentra contenido en la ley antes citada, que grava a toda nave nacional o extranjera que haga el comercio de cabotaje entre los puertos de la República. El segundo es un proyecto de *primas a la navegación*, que se divide en: primas a la construcción de naves, maquinarias y diques en el país; primas a la navegación costanera entre Colón y Punta Arenas; primas a la navegación internacional o transatlántica, tomando en cuenta para la concesión de todas ellas la edad de la nave, su itinerario y la rapidez de su andar; garantía del Estado para la formación de una flota para el comercio internacio-

nal, construída con arreglo a planos y especificaciones aprobados por el Presidente de la República; constitución de un fondo de fomento de la marina mercante nacional, y organización del Lloyd Chileno, o sea, de la Dirección de la Marina Mercante Nacional. El tercero es un proyecto sobre reglamentación de los *préstamos con hipoteca y seguro de las naves* y creación de la Caja de Crédito Hipotecario Naval, encargada de emitir letras de diversas series con garantía de las obligaciones contratadas.

El segundo de los proyectos, que aun no es ley de la República porque falta su aprobación por la Cámara de Diputados y el Presidente de la República, fue despachado por el Senado con fecha 8 de Septiembre de 1917 en la forma siguiente:

«ARTÍCULO 1.° Los buques destinados al transporte de pasajeros y carga, que sean matriculados como buques chilenos para la navegación costanera o de alta mar, recibirán, siempre que sus dueños sean personas o sociedades chilenas, o extranjeras domiciliadas en Chile, las siguientes primas que se pagarán por cada tonelada de registro, sobre cada mil millas náuticas recorridas durante el año calendario.

I. Buques con casco de hierro o acero.—*a*) De moción o propulsión mecánica, $ 0.40 moneda nacional de oro; *b*) De vela mixtos (de moción o propulsión mecánica auxiliar y vela), $ 0.35 moneda nacional de oro; *c*) De vela, $ 0.30 moneda nacional de oro.

II. Buques con casco de madera.—*a*) De moción o propulsión mecánica, $ 0.30 moneda nacional de oro; *b*) De vela mixtos, $ 0.25 moneda nacional de oro; *c*) De vela, $ 0.20 moneda nacional de oro.

ART. 2.° Los buques de menos de cien toneladas de registro no tienen opción a la prima establecida en el artículo anterior.

ART. 3.° La prima indicada regirá por el plazo de diez años contados desde la fecha en que se otorgue a la nave por primera vez, y será pagada íntegramente durante los primeros seis años de navegación; y con reducción progresiva de un 20 por ciento anual en cada uno de los años siguientes hasta su total extinción.

ART. 4.° Los buques de cinco o más años de edad, que sean incorporados a la marina mercante nacional, después de expirados los dos años si-

guientes a la promulgación de esta ley, no tendrán derecho a estas primas: pero los de esta edad que se hallen matriculados actualmente o que se matriculen como naves chilenas durante dichos dos años, tendrán opción a ella durante cinco años contados desde que esta ley entre en vigor.

Las indicadas naves nacionales que tengan más de 15 años de edad recibirán durante dicho plazo de cinco años solamente el 75 por ciento de las primas que les correspondan; las que tengan más de 20 años recibirán el 50 por ciento, y las que hayan cumplido o cumplan 25 años no tendrán derecho a prima alguna.

ART. 5.º Toda nave con casco de fierro o acero de moción o propulsión mecánica, que antes de cumplir 30 años recibiere reparaciones de consideración en su casco y maquinaria, podrá volver al goce de las primas o continuar en él, previa la clasificación que de ella haga la autoridad marítima, asignándole la edad con que debe ser considerada desde ese nuevo momento.

Igual clasificación se hará de las naves nacionales en actual servicio que en los últimos cinco años anteriores a la promulgación de esta ley hubieren recibido reparaciones de la misma naturaleza.

ART. 6.º Las primas asignadas a los buques de moción o propulsión mecánica, aun auxiliar, se pagarán con un aumento de: 15 por ciento a los que en sus pruebas a media carga hayan desarrollado, durante el tiempo reglamentario, una velocidad de catorce millas náuticas por hora, a lo menos; 20 por ciento a los que en dichas pruebas obtengan una velocidad de 15 millas, a lo menos, y 30 por ciento a los que alcancen a una velocidad de 16 millas o más, por hora.

Las primas indicadas en el artículo 1.º se reducirán en 25 por ciento si la velocidad alcanzada por el buque en sus pruebas a media carga, durante el tiempo reglamentario, fuere inferior a diez millas; los de una velocidad inferior a ocho millas no tendrán derecho a primas.

ART. 7.º Para que las naves tengan opción a primas después de los cinco años siguientes a la promulgacién de esta ley, el 50 por ciento del personal de marineros o gente de máquina deberá ser chileno. Después de diez años el capitán o el primer piloto deberá ser chileno.

ART. 8.º Los buques beneficiados por las disposiciones anteriores quedan obligados al transporte de correspondencia y encomiendas postales del país, y los de itinerario fijo deberán tener, además, un departamento especialmente destinado al servicio de correspondencia.

ART. 9.º Los buques chilenos de cualquiera clase que hagan el tráfico entre algún puerto de Chile y otro de Estados Unidos de América, Argentina, Uruguay, Brasil o algún puerto de Europa, sea que se dediquen exclusivamente al transporte de carga, sea que se transporten pasajeros y carga, gozarán de las primas indicadas en el artículo 1.º, según su clase, sin de-

recho al aumento establecido en el artículo 6.º; pero con una sobre-prima de diez centavos moneda nacional de oro por tonelada de registro, aunque no tengan carrera fija.

Art. 10. Los buques chilenos que se dediquen al tráfico fluvial y marítimo cruzando la barra de los ríos que la tengan, tendrán derecho a una prima de un peso, moneda nacional de oro, por tonelada de registro y por cada mil millas náuticas recorridas en cada año calendario.

Art. 11. El número de millas náuticas recorridas se calculará para los efectos de esta ley, tomando por base la menor distancia marítima entre los puertos de partida y de llegada, determinadas según las tablas de navegación aprobadas por la autoridad marítima de la República, y la liquidación de las primas correspondientes a cada año se hará a la fecha del 30 de Junio.

Art. 12. Se prohibe a los armadores establecer en los contratos de fletamento restricciones de las responsabilidades que les incumben según el Código de Comercio, bajo la pena de ser privados de las primas que les corresponden, y sin perjuicio de las disposiciones de dicho Código.

Art. 13. En caso de guerra, todas las naves de la matrícula quedarán a disposición del Presidente de la República. y si se hace uso de ellas se indemnizará a los propietarios o armadores pagando el Estado por su servicio un flete igual a la utilidad líquida que haya producido la nave en los últimos seis meses.

Las naves que en tiempo de paz hayan recibido subvenciones del Estado, no podrán ser enajenadas a extranjeros en tiempo de guerra.»

Como habrá podido observarse, el proyecto presentado por la comisión de comercio y navegación antes nombrada, consultaba, además de estas primas, la organización de una *Dirección de la Marina Mercante Nacional*, institución que no podía ser sino la consecuencia natural de las medidas de protección adoptadas, ya que con el establecimiento del derecho de tonelaje, con la concesión de premios a la navegación y demás, se hace necesario dar vida a un organismo centralizador, encargado no sólo de la supervigilancia inmediata de estos servicios, sino de estudiar y tomar medidas de protección en los puertos de la República, a fin de facilitar y estimular todo el servicio de transporte marítimo. Nuestros puertos

están lejos de ofrecer hoy por hoy las comodidades de embarque y desembarque que las necesidades y las conveniencias nacionales exigen para el abaratamiento de los transportes. «Los gastos de embarque y desembarque, dice el señor Yáñez (1), pesan como una lápida sobre nuestra producción», porque recargan demasiado el costo de los fletes. Pero el Senado hubo de prescindir por ahora de la creación de una Dirección General de la Marina Mercante. Está aún muy arraigado entre nosotros el prejuicio de que hay demasiados organismos administrativos en el país y de que esto no tendría otro efecto que aumentar la empleomanía en nuestro pueblo. No podemos negar que muchos de nuestros servicios públicos dejan bastante que desear y que hay en algunos plétora de empleados; pero tampoco podemos negar que muchos son deficientes por falta de organización, por falta de organismos que regulen, centralicen y armonicen sus funciones, como se puede observar en países mejor ordenados, pongamos por caso Alemania, la nación del día. Las deficiencias de orden, la falta de *organismos centralizadores* como el anterior, es en la mayoría de los casos la causa suprema de los males de que amargamente se quejaba en las sesiones del Senado de la Republica el señor Enrique Mac-Iver, al referirse a la empleomanía y a la degradación moral. Un organismo centralizador, que armonice todas lás funciones de su incumbencia, deja de manifiesto en países de organización administrativa poco regular, como son en especial los nuevos, la inutilidad de muchas reparticiones de servicios, que tiende a suprimir, y la utilidad y necesidad de muchas dependencias,

---

(1) ELIODORO YÁÑEZ, *Comercio Marítimo y Marina Mercante Nacional.* —Santiago de Chile, 1916.

que tiende a crear. Con él cesa la plétora de empleados y disminuye la empleomanía. Con él se completan los servicios y se resguardan los caudales. El organismo centralizador desempeña en la vida administrativa de una nación un papel importantísimo, tan importante como el que en la vida espiritual desempeña la disposición de las ideas de un discurso o la ordenación de las materias de un libro. Con él se evita lo inútil, lo que no tiene razón de ser. Con él se obtiene lo que realmente se necesita; con él se favorece sólo lo que forma parte integrante de un todo encaminado a un fin definitivo.

Lo que aqueja a casi todo país joven como el nuestro es la escasez de organismos centralizadores y estables en el orden administrativo. Gran parte de los males de que se lamentan nuestros hombres públicos son así el efecto de una mayor o menor carencia de instituciones matrices y de miras superiores en las organizaciones del Estado, de consideraciones y puntos de mira que, sobreponiéndose a todos los detalles, se encumbren y abarquen en conjunto todas las manifestaciones de la vida nacional, y conciban al *Estado* sólo como un todo armónico, independiente, de vida propia, de progreso y decadencia, según que sus órganos estén sanos o enfermos. La observación de los fenómenos de nuestra vida política, económica y social nos deja ver que muchas veces se procede tomando al Estado como hechura artificial, sujeta a un molde invariable y regulado por una fuerza al parecer sobrenatural, en que sus jefes no tienen sino que dejarse llevar. Es preciso no olvidar que el Estado es una creación del hombre, una agrupación voluntaria por excelencia y susceptible de toda modificación en el momento en que sus instituciones fundamentales o el carácter de los individuos que lo forman sufren cualquiera alteración.

Cuanto más acreciente con la organización el poder material y espiritual de ese conjunto de seres, como tiene que acrecentar, tanto mayor será el poder material y espiritual del Estado y mayor y más digna la influencia de las clases dirigentes en el concierto de las naciones. Si sólo se procede teniendo en vista los intereses nacionales, se apodera del pueblo la confianza, perece la inmoralidad pública y privada, nace el sentimiento de la responsabilidad y de la integridad personal, del orgullo y del patriotismo, elementos tan valiosos como necesarios para levantar el nivel cultural de un pueblo que se forma.

La Dirección de la Marina Mercante Nacional es, en verdad, un organismo necesario para el desarrollo de esta rama de la actividad, porque sólo con ella se logrará centralizar y armonizar un servicio tan vasto, complicado e importante como es el de la navegación marítima de nuestras costas. El Estado, como agente activo de progreso, no puede desentenderse de su organización, porque ante todo está obligado a velar por los intereses económicos y con ello por el bienestar de la comunidad.

El punto culminante y de mayor trascendencia para nuestro desarrollo industrial y por ende cultural que contiene el proyecto sobre primas a la navegación despachado por el Senado, es el que se refiere al material del casco de los buques de nuestra incipiente marina mercante, pues se otorga un premio mayor a las naves con casco de hierro o acero que a las de madera. La consecuencia de esto será evidentemente un mayor interés futuro por *la industria siderúrgica del país*, que en la construcción de naves puede llegar a adquirir el más benéfico desarrollo. Chile posee, según las investigaciones y reconocimientos hechos, una riqueza de minerales de hierro en el Norte, en las provincias de Atacama y Co-

quimbo y en otros puntos, que le permitiría satisfacer perfectamente sus necesidades de este metal. Posee junto a ello las demás materias primas que se requieren para instalar en el país una industria siderúrgica relativamente vasta, capaz, según el señor Gandarillas, de satisfacer «todo el consumo nuestro de un modo permanente y por espacio indefinido» (1). Hay en Chile, en efecto, bosques inagotables en el Sur, cerca del mar, para cuyo objeto se prestarían sobre todo Valdivia y Chiloé, que proporcionarían el combustible necesario; hay asimismo suficientes fuerzas hidráulicas con ubicación favorable: las de Petrohué y otras. Lo que ha faltado hasta ahora ha sido capital y protección eficaz de la industria por parte del Estado. La protección indirecta que significa para todas nuestras industrias la actual guerra europea, ha puesto de manifiesto el desarrollo de que es capaz la industria siderúrgica del país. En efecto, de una producción de sólo 14,000 toneladas de hierro en 1913, se llegó en 1915, último año que anota la estadística oficial (2), a un total de 147,100 toneladas, de una ley media de 70%, en contraposición a una de 68% obtenida en 1913. La producción de hierro nacional ha aumentado, pues, en esos dos últimos años, en más de un 1,000%. Si por el otro lado, consideramos los valores que representan las importaciones a este respecto, podremos formarnos idea clara de la conveniencia y necesidad que existe en el país de fomentar la industria del hierro. Baste sólo saber que el hierro y el acero importados en 1913 en forma de barras, planchas y artefactos, ascendió a un valor de $ 29.599,177 oro de 18d. El total de las importaciones

(1) JAVIER GANDARILLAS MATTA, *Siderurgia Chilena* (Artículos publicados en *La Nación*).—Santiago de Chile, 1917.

(2) *Sinopsis Estadística de la República de Chile.*—Santiago, 1917.

metalúrgicas de 1913, incluyendo barras de hierro y acero, maquinarias, herramientas, útiles y materiales para el transporte, llegó a la cantidad de $ 85.828,207 oro de 18d (1). Las cifras de importación durante la guerra son naturalmente inferiores: alcanzan aproximadamente a la mitad.

Con el fin de llegar a una explotación de hierro en mayor escala, se formó en 1904 una «Sociedad Francesa de Altos Hornos» en el puerto de Corral, que por ley de 1906 obtuvo diversas facilidades por parte del Estado: garantía de intereses, liberación de derechos de Aduana, primas de producción, concesión de terrenos, etc. Esta empresa, sin embargo, no dió los resultados que se esperaban: empezó sus labores a principios de 1910 y las interrumpió a mediados de 1911, para no volverse a levantar. La paralización de los Altos Hornos de Corral es ya del dominio público, y el país, que tiene todos los elementos para laminar planchas, para fundir rieles y cañones, para construir locomotoras y máquinas de diversa índole, sigue importando todo lo que sea hierro o acero.

Hay necesidad de investigar la causa legítima del fracaso de los Altos Hornos de Corral y proceder al levantamiento de esta industria, ya sea «otorgando durante los primeros años una prima por tonelada de lingote de hierro y acero producido y más adelante un alza del arancel aduanero» como lo propone el señor Gandarillas, ya sea haciendo recaer los pedidos del Estado sobre las fundiciones del país, ya sea acudiendo a ambos medios a la vez. Estos procedimientos requieren, sin embargo, cierta alteración de nuestros hábitos y de nuestra política económica. El Estado chileno no protege en la

(1) *Sinopsis Estadística de la República de Chile.*— Santiago, 1917.

medida y en la forma que lo hacen otros países, ni es tampoco empresario industrial. El *Estado chileno* está aun dominado en gran parte por las teorías del librecambio, que le fuerzan a no tomar parte en empresas de carácter económico y a dejar el campo completamente libre al espíritu de empresa de los particulares. De aquí nacen las dificultades que surgen entre nuestros hombres públicos luego que se trata de proteger a alguna empresa económica del país. En Chile subsiste una lucha manifiesta entre libre-cambistas y proteccionistas, aunque estos últimos han ganado ya mucho terreno, especialmente durante la guerra que hoy tiene sumergido en sangre al mundo civilizado. No cabe duda ni discusión que el primer fin del Estado, el fin fundamental, es el mantenimiento del orden jurídico público y privado, esto es, la seguridad de su existencia frente a los demás Estados y la seguridad de su orden interno, de las personas y de la propiedad. Pero para alcanzar este fin en los tiempos modernos, en que las condiciones de la vida política de las naciones civilizadas exige la organización de un gran poder de defensa y demás, hay necesidad de acumular fuertes medios económicos y financieros, de que en tiempos pasados pudo prescindirse. De aquí ha nacido una segunda gran tarea del Estado moderno, que consiste en probar hasta qué punto existe en él la posibilidad de tomar parte activa en los negocios que en la escuela libre-cambista pertenecen sólo al dominio de los particulares, o sea en toda la vida económica del pueblo. Los intereses del Estado están íntimamete ligados a los intereses de los particulares; pero es una aspiración de la democracia el que los intereses no se acumulen sólo en algunas personas, como tiende a suceder en el régimen individualista, sino en todas las que for-

man la nación. No es, en verdad, otro el efecto que trae consigo el régimen del Estado-empresario, porque conduce a obtener para sí una utilidad económica y financiera que recae necesariamente en la comunidad entera, y no sólo en algunos individuos, como ocurre cuando las empresas económicas están en manos sólo de particulares.

No todas las ramas de la actividad económico-nacional se prestan, sin duda, al cultivo por parte del Estado: son pocas, comparadas con las que tienen que ejercerse por particulares. En muchas es imposible o inconveniente la intromisión del Estado, porque por falta de iniciativa y de actividad suficientes, las haría más costosas. De ello se desprende, naturalmente, que el Estado está en condición de participar sólo en empresas de mecanismo sencillo, que no estén expuestas a las especulaciones que surgen en la competencia de la economía universal.

La solidaridad nacional de los pueblos civilizados se concentra más y más en las cuestiones económicas. Por eso, el Estado moderno trata de ensanchar más y más la esfera de su acción en la economía nacional. Hay países que durante esta guerra, en que con más vigor que nunca han debido acentuarse los intereses de la comunidad, han corrido a pasos agigantados hacia el socialismo del Estado (Alemania). Todo ello no es más que la realización de lo que venimos diciendo. Nuestro país necesita cambiar de política y de aspiraciones sociales, necesita proteger más sus industrias y robustecer su espíritu económico aspirando a ser empresario en algunas ramas de la actividad nacional. La industria siderúrgica no cae, por cierto, todavía en el dominio de las empresas que podría cultivar ya el Estado; pero cae enteramente en el de

aquellas industrias que pueden y deben ser eficientemente protegidas por él.

Aparte de los beneficios que obtendría el país con el desarrollo suficiente de esta rama de la producción nacional en todas o la mayor parte de nuestras industrias metalúrgicas, de máquinas, de herramientas, de útiles y materiales para el transporte, obtendría los no despreciables de transformar parte de la región boscosa del Sur de Chile, en especial la que queda vecina a la costa, en terrenos aprovechables para el cultivo agrícola y para la ganadería. Como complemento traería también, según la opinión autorizada del señor Gandarillas, la industria de la destilación de la madera y la de la pulpa para la fabricación del papel. Es esa aspiración de «satisfacer todo el consumo nuestro de un modo permanente y por espacio indefinido, agrega el señor Gandarillas, lo que constituye la fuerza de las naciones industriales modernas; la siderurgia es la industria matriz, que da vida a una infinidad de otras industrias y transforma a las naciones que tienen la suerte de poseer la riqueza mineral, en dominadoras del mundo» (1). El factor naturaleza es en Chile de fundamental importancia en el fomento de la industria del hierro. La posición a orillas del mar favorece fuertemente el desarrollo del comercio y del tráfico. La riqueza en minerales es la base más sólida que pueden tener las industrias nacionales. Los países que han contado hasta hoy con los mayores tesoros de carbón y hierro han sido y serán los primeros Estados industriales del mundo.

La construcción de naves sigue de cerca a la explotación de la industria siderúrgica. De manera que fomen-

(1) Javier Gandarillas Matta, «Siderurgia Chilena», artículos publicados en *La Nación*.—Santiago de Chile, 1917.

tando a ésta se fomenta a aquélla. El propio transporte que hay que hacer de los minerales de hierro desde los puertos del Norte del país hasta los del Sur, en que se instalan los hornos de fundición, contribuye al fomento de la marina mercante nacional. Estimulando a ésta se estimula también a aquélla. Los elementos hierro y nave están unidos por vínculos indisolubles en los tiempos modernos.

El otro punto que nos merece especial atención del proyecto sobre primas a la navegación de que venimos ocupándonos es el que se refiere a los buques chilenos que se dediquen al tráfico fluvial y marítimo cruzando la barra de los ríos, que tendrán, según la ley (artículo 10), derecho a una prima por tonelada de registro y la distancia que recorran. Sin duda que esta medida tenderá a hacer más frecuente el tráfico por la desembocadura de los ríos, que con el transcurso de los años iba disminuyendo más y más, a causa por un lado de la competencia ejercida en el transporte por los ferrocarriles que, partiendo de la línea central del país, llegan a los puertos situados a la desembocadura de los ríos (Constitución y otros), por el otro de las dificultades crecientes que ofrecen las barras con el acumulamiento progresivo de arena, en cuyo fenómeno ha cabido culpa principal al roce de los bosques riberanos. Con la mayor intensidad del tráfico por estas barras, aumentarán las medidas de precaución y de *mejoramiento de los puertos* que se encuentran en tal condición y con ello también de los demás. Es esto precisamente lo importante del punto en cuestión. Pocos factores hay de mayor trascendencia en el comercio marítimo y a su vez en el desarrollo económico nacional, que el de los puertos. La política portuaria es uno de los capítulos más importantes de la política económica general. Así sucede

que todos los puertos de la Europa occidental, por ejemplo, estén hoy provistos de todos y los mas perfectos medios posibles para asegurar y facilitar la entrada, la permanencia y la salida más adecuada y conveniente de toda nave, favoreciendo, sobre todo, la rapidez y la baja de los costos de embarque y desembarque. En nuestros puertos faltan en gran parte y a veces en absoluto instalaciones de carguío y descarguío rápido y barato, provistas de buen alumbrado, de molos, de canales, de dársenas, de malecones, de bodegas para la mercadería, de grúas, de ferrocarriles de puerto, etc. Todo esto es indispensable para facilitar el transbordo de la nave marítima al ferrocarril directamente, evitando la operación odiosa, que a diario podemos observar en nuestros puertos, de descargar la mercadería de una nave en el malecón y de ahí cargar el tren, y abáratando con ello inmensamente los fletes. Un gran paso en este sentido se ha dado, sin duda, con la construcción del muelle llamado del carbón en Valparaíso, que, terminado hace poco, acaba de ser entregado a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para su explotación, y que contiene ocho vías férreas para la movilización directa y rápida de la carga de las naves al ferrocarril y vice-versa. Es una obra espaciosa y de gran solidez, que, multiplicada en los puertos principales de la República, constituiría el mayor adelanto del país en las instituciones del tráfico nacional. Buenas obras portuarias se están haciendo también en San Antonio. Pero aun hay mucho que hacer en este respecto: hay que mejorar casi todos nuestros puertos, urgen sobre todo los de Antofagasta y Lebu.

El tercer proyecto presentado a la Cámara de Senadores por la comisión de comercio y navegación y que aun no ha sido discutido, como hemos dicho, trata de reglamentar *los*

préstamos con hipoteca y seguro de las naves, creando para el efecto la Caja de Crédito Hipotecario Naval. «Según nuestra legislación, como la de todos los países civilizados, dice el señor Yáñez, la hipoteca es un gravamen real que sólo puede imponerse sobre la propiedad raíz, y por amplitud la ley ha establecido esta misma facilidad respecto de las naves. De manera que legalmente existe la facultad de hipotecar una nave en las mismas condiciones que una propiedad raíz. Pues bien, este es un precepto legal simplemente teórico, porque en realidad nadie hipoteca una nave entre nosotros, porque este crédito no se ha establecido en forma de dar facilidades al deudor y de que sea una verdadera garantía para el acreedor. Nosotros debemos entonces hacer, respecto de la marina mercante nacional, lo mismo que se hizo en el año 1855 respecto de la propiedad territorial, y establecer una Caja de Crédito Hipotecario Marítimo que dé al armador chileno un título de crédito negociable en plaza con el objeto de poder aumentar sus capitales a fin de aumentar el número de sus naves mercantes. Esto, que a primera vista pudiera parecer una operación aventurada, no lo es si se establece sobre la base del seguro de las naves, seguro que la misma institución podría también contratar, iniciando así la nacionalizacion de los seguros» (1). No hay duda que la creación de esta institución de crédito en la marina mercante reportaría positivos beneficios a la navegación chilena, porque facilitaría el crédito en esta rama, supliendo con ello las deficiencias del capital nacional.

Al dominio de nuestra política de navegación marítima pertenece también el problema del *istmo de Ofqui*,

(1) ELIODORO YÁÑEZ, *Comercio Marítimo y Marina Mercante Nacional*.— Santiago, de Chile, 1916.

cuya apertura se idea en estos momentos. Ella permitiría, según sus patrocinadores, encauzar la navegación marítima desde Puerto Montt o Chiloé hasta Punta Arenas por los tranquilos y bellos canales del Sur del país, para ahorrar, así se cree, algunas horas de navegación, ya que la distancia por ellos debe ser más corta que por alta mar. Se perseguiría también como fin el librar a la navegación de los inconvenientes de un mar tan agitado como generalmente está nuestro océano en las regiones australes. Aparte de esto, se lograría despertar la economía nacional desde Puerto Montt hasta Punta Arenas, pues la región carece por el momento de toda colonización. Sus productos, maderas, animales y artículos derivados, no han justificado hasta hoy la adopción de medidas costosas para facilitar su transporte, ya que ello se hace actualmente con menores gastos desde otros puntos de la República.

Pero esos propósitos se podrán realizar sólo en parte. El tráfico por esos canales quedará reservado sólo a vapores pequeños, hasta de 1,000 toneladas de registro. Los grandes, sobre todo los transatlánticos, no podrán tomar esa ruta, porque los canales en cuestión son en partes muy angostos y encierran con ello y sus vueltas todos los peligros inherentes al caso y porque probablemente no podrán viajar durante la noche sin haber tomado precauciones y medidas de prevención relativamente costosas. De todo esto resulta que no sólo no ahorrarán tiempo, sino que aumentarán los peligros anejos a la navegación. No creemos, en efecto, que un capitán de gran vapor prefiera la vía de esos estrechos canales a la ancha vía de alta mar. Las naves pequeñas, en seguida, las naves de vela, tampoco podrán utilizar la ruta de que se trata, a causa de las condiciones especiales de navega-

ción que su naturaleza misma les impone: esos buques necesitan un campo amplio de maniobras para viajar, que de ningún modo les pueden ofrecer esos canales, en general tranquilos por lo abrigados. La ley ya dictada de protección a la marina mercante favorece, por lo demás, la industria de naves a la vela, ya que, como hemos visto, pagarán en el comercio de cabotaje una contribución de tonelaje de registro mucho menor que las demás. Las disposiciones de la ley tienden a aumentar más el contingente de buques de vela que el de vapores, a pesar de que la de primas a la navegación ofrezca un mayor premio a la construcción de naves con casco de hierro o acero, que por lo general son vapores. Esto será realidad, por lo menos durante muchos años más, hasta que la industria del hierro tome un desarrollo mucho mayor en el país.

Sería, pues, una ilusión pretender encauzar toda nuestra navegación austral por los canales. Esa fue, sin embargo, la idea de muchas personas en un principio, cuando salió este proyecto a la publicidad, pues se habló con entusiasmo de la apertura de un gran canal en el istmo de Ofqui, capaz de dar entrada a los grandes vapores que navegan en nuestras costas. Pero ya parece que esta idea ha decaído, y tendrá que ganar terreno el propósito de construir un canal para naves menores, que no demandaría un gasto muy superior a 4 o 5.000,000 de pesos.

El estudio de nuestro problema marítimo nos lleva, por fin, a la constatación de un hecho también indiscutible en lo que se refiere al tráfico general del país, y es que el transporte por la vía terrestre quedará en adelante en *condiciones menos desventajosas que antes en la competencia* a que eternamente tiene que estar sometido por parte de la vía marítima, ya que los fletes por esta última serán probablemente un poco más subidos, aun-

que en realidad no mucho a causa de la forma indiscutiblemente suave en que se aprobó la ley de protección a la marina mercante, y tendrán menos fluctuaciones de alzas y bajas que antes, por lo menos mientras no se forme una gran flota mercante en el país. Es probable, así, que aumente la intensidad del transporte por los ferrocarriles, no sólo estimulado por el desarrollo natural y progresivo de la economía nacional misma, sino también, sobre todo en las distancias menos largas, en competencia más fuerte con la vía marítima.

La realización de todas las aspiraciones hasta aquí estudiadas en lo referente a la marina mercante de Chile, *será el triunfo más evidente de una política de navegación marítima* que hará prosperar a nuestro comercio y a nuestras industrias, que acrecentará la riqueza nacional y que robustecerá el bienestar social.

f. **Valor político de la vía marítima de Chile.**—Si tomamos en consideración el hecho de que el mar es la única vía de comunicación y transporte que pone en contacto directo e inmediato a todo el territorio de la República, nos daremos cuenta también del gran valor político que ella tiene para la nación: bástenos sólo tener presente que en caso de un conflicto armado con nuestros vecinos, el mar nos ofrece un medio eficaz de transporte de tropas y material de guerra. Del carácter especial de esta vía, emanan necesidades también especiales de defensa marítima, cuya satisfacción no podrá encontrarse sino en la formación y mantenimiento de una flota prudentemente poderosa de guerra, capaz de hacer respetar la soberanía nacional en caso de ataque principalmente por alguna de las potencias que componen el continente en que vivimos, que, por razones de vecindad, serán siempre las que con más facilidad puedan obrar en tal sentido. Todo lo que el país

haga en pro de la constitución de una eficiente defensa marítima, robustecerá los intereses políticos de la nación. Por el contrario, todo lo que el país haga directa o indirectamente en desfavor de las instituciones armadas que tienen como campo de acción el mar, debilitará la situación política internacional de la República y menoscabará los intereses no sólo políticos sino económicos, la base genuina de la vida y prosperidad nacionales. La historia de la civilización nos ha demostrado que en el concierto de las naciones el poder político de defensa robustece los intereses económicos de los pueblos y amplía los horizontes de paz entre ellos.

2. Los ríos

a. El valor económico

α. **El factor naturaleza.** — Así como la naturaleza ha favorecido a Chile extraordinariamente con las aguas marinas en su tráfico, así lo ha desfavorecido con las fluviales. La escasez de ríos navegables se explica por la configuración geográfica del país: extendido en agosta faja de tierra (179 kilómetros por término medio), entre una elevadísima montaña y el mar, es natural que no abrigue en su seno sino cortos, poco profundos y correntosos ríos. Los mayores de ellos, el Bío-Bío y el Maule, no admiten embarcaciones de más de 1 a 1,50 metro de calado. El mayor calado para la navegación fluvial del país alcanza a tres y cuatro metros, capacidad que sólo tienen los ríos Imperial, en una extensión de 30 kilómetros; Toltén, en 20 kilómetros; Valdivia y Tornagaleones, en 40 kilómetros; Bueno y Rahue, en 80 kilómetros; y Maullín, en 30 kilómetros. El tonelaje máximo de las embarcaciones que

pueden navegar en ellos es de 500 en los ríos Valdivia, Bueno y Maullín; de 300 en el Tornagaleones, y de 100 toneladas en el Calle-Calle, el Cruces, el Toltén y el Queule. Todos ellos están *situados en el Sur del país*, en una zona en que la vida económica está sólo en sus comienzos. La longitud total navegable para embarcaciones de 1 a 1,50 metro de calado, es, según la *Sinopsis Estadística* del año 1914, de 585 kilómetros, en un número de 17 ríos. La longitud total navegable para embarcaciones de tres a cuatro metros de calado es, como se ve más arriba, de 200 kilómetros, en siete ríos. El río navegable en mayor extensión es el Bueno (60 kms.) El papel que desempeñan las vías fluviales en el tráfico nacional es modestísimo y asume las características de una función local, que lucha en parte, pero muy reducida, con líneas férreas transversales, y que contribuye sólo en pequeña escala a alimentar la navegación marítima, destino primordial que la naturaleza les ha señalado en este país.

Sin embargo, las cifras de navegación fluvial chilena aparecen en tiempos pasados bastante superiores a las actuales. El retroceso se debe evidentemente al mayor o menor *abandono de esta vía de tráfico*, abandono debido, por un lado, a la escasez de aguas, ocasionada por los canales de regadío, y a los embanques de arena, motivados por el roce de los bosques riberanos; por el otro, a la competencia ejercida en el transporte por los ferrocarriles que corren paralelos a algunos de esos ríos. La consecuencia final ha sido que los puertos situados en la desembocadura de tales ríos retrocedieron siempre más y más: ahí está, por ejemplo, el puerto de Constitución, a la desembocadura del Maule, que hace medio siglo era muy superior a lo que es actualmente. El sistema del río Valdivia y sus afluentes es el único que ofrece un tráfico

fluvial creciente digno de especial mención. Ello se debe a la prosperidad de la ciudad del mismo nombre. «La ventaja de este hermoso sistema fluvial, dice Martin (1), está en que posee canales naturales, no sólo de Este a Oeste, sino también de Norte a Sur, que son navegables y que se unen unos a otros, y en medio de grandes y fértiles islas forman una red excelente de navegación. Y todos ellos se dirigen a un mismo punto, al punto en que se levanta la ciudad de Valdivia». El río Bueno, que con su afluente el Rahue es navegable, según la estadística, en 80 kilómetros, tiene una barra que dificulta en gran manera su tráfico, como de hecho sucede con la mayor parte de los ríos chilenos.

La producción de la zona en que se encuentran estos ríos se ve bastante restringida por la carencia de vías de comunicación y transporte barato como la de que tratamos. El cultivo del trigo, de la avena, de las papas y de otros productos, como igualmente la explotación de maderas, están limitados en muchos puntos sólo a la satisfacción de las necesidades inmediatas de los habitantes de la respectiva región, pudiéndose en realidad llegar a una producción mucho mayor que la actual, porque su suelo no sólo es apto para toda clase de cultivos agrícolas, sino que, según se ha podido comprobar, es superior a muchos otros que se hallan más favorecidos por las vías de tráfico. En tal caso está, entre otros muchos, el departamento de Río Bueno, que carece de ferrocarriles, de carreteras y de vías fluviales en forma que permitan el transporte de los productos de la agricultura en tiempo oportuno. Los pocos caminos que hay en esa región se hacen intransitables desde muy temprano (mes de Abril)

(1) KARL MARTIN, *Landeskunde von Chile.*—Hamburgo, 1909.

a causa de las lluvias. Existen en el Sur del país, en la región de los lagos, extensiones inmensas de terrenos que esa rama de la producción nacional podría utilizar con expectativas de gran rendimiento, porque son ricas como pocas en la calidad de sus tierras. Citemos en aquella misma región sólo las zonas vecinas y de atracción del lago Ranco, calculadas en siete mil kilómetros cuadrados, que se encuentran en tal caso.

β. **El factor técnica.**—La solución más económica de los problemas de producción que se presentan en el Sur del país, está, sin duda alguna, en los *trabajos de mejoramiento de los ríos*, que son vías que existen en abundancia en la mayor parte de esas regiones, pero que actualmente son de escasa utilización en todos sentidos. Hay necesidad nacional de obtener con ayuda de la técnica y del trabajo la viabilidad de nuestros ríos principales, para abrir con ello las puertas a la producción y riqueza agrícola de esos lugares. No debe olvidarse que el desarrollo económico depende en esencial de la existencia de vías de transporte, sobre todo de transporte barato. El que se hace por el agua es, en general, mucho más barato que el que se hace por tierra. El bajo precio del transporte por el primero de estos elementos emana principalmente de una conocida ley física, según la cual todo cuerpo en el agua pierde de peso tanto como pesa el líquido desalojado por él. La fuerza de tracción que se necesita entonces para arrastrar un cuerpo en el agua sufre una disminución considerable. Por este mismo motivo se ha tomado en algunas partes hasta la medida de fletar grandes lanchones de carga por debajo del agua sin que se deje aparecer nada de su casco a la superficie, como ocurre, por ejemplo, en los grandes lagos de Norte-América con el transporte de minerales. Sabemos, por lo

demás, que con una velocidad de un metro por segundo tira un caballo en un camino horizontal, 1.6 toneladas; en los rieles de ferrocarril, 15 toneladas; en el agua sin corriente, de 60 a 100 toneladas (1). En el ahorro de fuerza de tracción está, pues, desde el punto de vista de la economía, la ventaja principal de la vía fluvial. Las otras ventajas económicas importantes de ella son: los menores gastos de instalación que exige la carga y descarga de las naves, en oposición a los ferrocarriles, la única vía de transporte terrestre que puede competir con ella en el acarreo de carga, y la mayor facilidad de construcción de las lanchas sobre los carros del ferrocarril, vehículos que necesitan tener una base pesada y de gran resistencia para sufrir los choques a que constantemente están sometidos. De ello resulta que por cada tonelada de peso útil del carro ferrocarrilero hay en los más modernos wagones americanos 250 kilógramos de peso muerto (en los carros europeos el peso muerto medio llega hasta 525 kilógramos), mientras que en las naves fluviales, por ejemplo las alemanas, el peso muerto es sólo de 130 kilógramos por término medio. Las desventajas principales son, en cambio, la menor rapidez, puntualidad y seguridad del transporte por el agua. Pero comparando las ventajas con las desventajas podremos observar que desde el punto de vista económico las ventajas de la vía fluvial priman sobre las de la terrestre en el acarreo de carga, especialmente en grandes masas. Esto pone de manifiesto la conveniencia pública de mejorar esta vía. La intervencion del hombre en los ríos es hoy indispensable; de otro modo no se obtiene su navegabilidad constante. A causa

(1) KURS VÍCTOR, *Binnenschifffahrt*, *Handwörterbuch der Staatswissenschaften.*— Jena, 1909.

del carácter peculiar de esta vía de comunicación y transporte, las mejoras deben hacerse de modo que tengan efecto permanente y no momentáneo, estudiando cada río por separado y tomando en cuenta las necesidades locales y generales. Estas no son cuestiones de principio, sino de hecho, en que se trata de casos en particular. Las mejoras, canalizaciones y mantenimiento de la navegabilidad de los ríos son del resorte del Estado, como propietario que es de ellos. Pero no es conveniente dejar esta vía sin pago de derechos que se destinen a su mantenimiento, porque se corre fácilmente el riesgo de perder su navegabilidad. En Alemania se cobran derechos sólo en los ríos principales para subvenir a su mantenimiento, para cuyo efecto se divide la carga en 3 o 4 clases: las tarifas más bajas oscilan entre 0.14 y 0.17 pfenigs, y las más altas entre 0.33 y 0.63 pfenigs por la tonelada-kilómetro. Para ello se considera la distancia, la capacidad, la tracción, el peso, la carga y el valor. Estas tarifas se fijan siempre de manera que no perjudiquen la vida industrial ni den lugar a una competencia inconveniente de otras vías.

En Chile, sin embargo, no se podría adoptar inmediatamente una política de navegación fluvial igual a la que se sigue en ese y otros países, porque las industrias nacionales dan sólo sus primeros pasos y sufrirían en su desarrollo si se gravara al tráfico fluvial con una contribución de mejora de ríos suficientemente subida que permitiera por sí sola el mejoramiento y mantenimiento de la vía. El progreso de las industrias nacionales y con ello de la vida económica general de la República hace necesario que el Estado contribuya con una buena parte de estos gastos. Así velará positivamente por los intereses de la generalidad, puesto que el aumen-

to de la producción nacional, estimulado por el perfeccionamiento y abaratamiento de las vías de transporte, se traduce en aumento de la riqueza pública y, en consecuencia, del bienestar social. Esta misma solución buscaron los señores Guillermo Subercaseaux y Eliodoro Yáñez al presentar y defender el año pasado en el Congreso un proyecto, que se aprobó y que es hoy ley de la República, de mejoramiento del río Valdivia, entre la ciudad de este nombre y el puerto de Corral, que establece una contribución de tonelaje sobre la carga que se interne y salga por este puerto, cualquiera que sea su destino, y que llega a un 12% del precio de transporte entre ambos puntos. El Estado debe contribuir con un *capital de ejecución y sostenimiento* ascendente durante el primer año hasta una suma de $ 140,000, durante el segundo hasta $ 240,000, durante el tercero hasta $ 200,000, y durante cada uno de los años siguientes hasta $ 85,000. El río Valdivia se iba embancando cada vez más, como todos los otros, y amenazaba entorpecer seriamente la vía natural por excelencia que tiene el centro industrial y económico más importante de la zona austral del país, cual es la ciudad de Valdivia y sus vecindades. La capacidad de las naves que han debido hacer el tráfico entre Corral y esta última hubo de disminuir poco a poco y aumentar, en consecuencia, el precio de transporte y con ello el del producto. La ley no ha podido menos de ser acogida favorablemente, ya que con un sacrificio más o menos equitativo para ambas partes, se obtendrá para el futuro un beneficio evidente, tanto para los industriales en particular, como para la nación en general.

Con la dictación de esta ley se ha dado en Chile un paso necesario en la solución de los problemas de navegación fluvial, no sólo porque con ella se beneficia

directamente la vida económica de una región importante, sino también porque el éxito de esta medida estimulará la celebración de convenciones iguales o parecidas en otros puntos de la República en el ramo que nos ocupa. Parece, desde luego, que este año se dispondrá también de la cantidad de $ 70,000 para atender a otras vías fluviales. Necesario aparece ante todo el mejoramiento del río Bueno, situado en medio de una región de gran porvenir agro-pecuario, como lo es aquella en que se acercan a sus límites comunes las provincias de Valdivia y Llanquihue, frontera marcada en gran parte precisamente por el río que nos ocupa. Los ricos terrenos vecinos a los lagos Ranco, Puyehue y Rupanco tienen su natural salida por el río Bueno y sus afluentes. Los trabajos de mejoramiento de estas vías se imponen para el futuro. Según el ingeniero señor Santiago Marín Vicuña (1), que ha estudiado con laudable tesón estos ríos, se necesitaría sólo: el arreglo de la barra que forma el río Bueno en su desembocadura, lo que en su opinión «sería fácil y poco oneroso»; el mejoramiento del mismo río entre Trumao y el lago Ranco, trecho de sesenta y cinco kilómetros en que se encuentra el pueblo de Río Bueno, trabajo que, según él mismo, «requiere algunos gastos de limpia de árboles y dragados y quizás de dinamitazos en alguna parte», y el dragaje de los afluentes: el Rahue, procedente del Lago Rupanco, que convertiría en puerto fluvial a la ciudad de Osorno; el Llollehue, que haría otro tanto con La Unión, y el Pilmaiquén, que procede del lago Puyehue. Con la ejecución de estos trabajos y el mantenimiento de sus me-

(1) Artículos publicados en *El Mercurio* sobre «Navegación fluvial». —Santiago de Chile, 1917.

joras, en que participasen equitativamente en sus gastos todos aquellos que más directamente se beneficiasen con ello, se estimularía eficazmente la vida económica de una vasta y rica región. El río Bueno sería navegable en una extensión de 130 kilómetros hacia el interior, hasta el lago Ranco, en donde hay ya pequeños vapores al servicio de la vida riberana. La desnivelación media de esta vía sería, como lo anota también el señor Marín Vicuña, más o menos de 50 centímetros por kilómetro, pues el lago está a una altura de 70 metros sobre el nivel del mar, circunstancia que no sería de mayor dificultad para la navegación.

Se podría pensar asimismo en el mejoramiento del río Toltén, de origen igualmente lacustre; del río Imperial, del Bío-Bío y otros de menor importancia económica por ahora. No debe olvidarse que con el uso de la vía fluvial, que es mucho más barata que cualquiera vía terrestre, se resguardan también los intereses de la generalidad, porque disminuyen las causas del alza de precios en los productos. El señor Marín Vicuña cita en una carta el caso de un industrial de las orillas del río San Pedro de Valdivia, que aprovechando desde hace poco la corriente fluvial, ha conseguido transportar, por medio de balsas, tablas de madera con un gasto sólo de cinco centavos por cada una, contra treinta y cinco centavos a que ascendían los gastos de conducción por los caminos carreteros.

La necesidad de mejorar los ríos en el Sur del país se hace tanto mayor cuanto más se considera que los caminos en la época de las lluvias, que caen hasta 8 y 9 meses en el año, se hacen intransitables; además, la empresa de los Ferrocarriles del Estado no dispone por ahora del material rodante suficiente para el acarreo oportuno de

toda la producción de esas regiones; la viabilidad de algunos de esos ríos vendría así a descargar en parte a la línea férrea central, lo que en las circunstancias actuales sería de conveniencia evidente.

b. El valor político.

Así como es grande el valor político del mar en Chile, es pequeño el de los ríos. Ellos nacen y mueren en territorio nacional, y no ofrecen, como hemos visto, facilidades naturales de comunicación y transporte. Se podría decir que el valor político que ellos tienen se reduce exclusivamente al hecho de marcar en su nacimiento con el *divortium acuarum* las fronteras nacionales. En su corto curso de Este a Oeste, no cruzan en general a través de diversas provincias, de modo que pudieran contribuir un tanto al establecimiento y mantenimiento aun de una mayor unidad administrativa o política del Estado, como sucede en las vías de tráfico fluvial y demás en regiones en que tal ideal, tal unidad, se menoscaba por diferencias de raza, de carácter social o individual o de intereses económicos, políticos y sociales de diversa índole. Un río navegable que pase a través de dos países, puede constituir, es natural, un lazo perenne de unión y confraternidad internacional. No es extraña a este efecto la influencia que ha debido tener, por ejemplo, el Rhin, que es navegable y que pasa por Suiza, Alemania y Holanda.

3. Los lagos

Un papel aun mucho más modesto que el que desempeñan actualmente las vías fluviales en el tráfico y economía nacionales, desempeñan los lagos chilenos. Y ello

se explica, no por el tamaño de éstos, pues relativamente no son pequeños (el lago Llanquihue tiene 790 kilómetros cuadrados: más o menos, la extensión del lago Ginebra), ni porque no sean navegables, sino por su situación geográfica, pues se encuentran en una zona aun poco cultivada y poblada, la zona de los bosques. En el lago Llanquihue navegan algunos vapores, que en parte son subvencionados por el Gobierno, y que hacen una travesía de 40 kilómetros, llevando la correspondencia y artículos de comercio entre Puerto Varas y Octay; también corren de Sudoeste a Noreste, en la dirección del lago de Todos los Santos, que se encuentra a nó mucha distancia hacia el Este, que tiene una extensión de 140 kms. y que es navegable en una longitud de 30 kilómetros en dirección Oeste-Este, dirección en que se halla a su vez, aunque a mayor distancia, el lago argentino Nahuelhuapi, mayor que el anterior. Dadas la vecindad y las dimensiones de estos tres lagos, no será imposible que se establezca entre ellos un tráfico; pero las riquezas naturales y las necesidades de la vida económica de la región son para el efecto demasiado escasas aun.

Fuera de éstos, existe más al Norte otro grupo, ya nombrado, de lagos de menor extensión, que llevan sus aguas al río Bueno. Son el Rupanco, de 110 kms.^{2} de extensión y navegable en 40 kms.; el Puyehue, de 150 kms.^{2}, y el Ranco, de 32 kms.^{2} de extensión, navegable en 30 kms. Más al Norte aun existe otro grupo de lagos de menor superficie que los anteriores, y que llevan sus aguas al río Valdivia: ellos son el Riñihue, el Pirihueico, el Panguipulli y el Calafquén, de una extensión que media entre 20 y 30 kms.^{2} cada uno. Cierra por el Norte la región de los lagos el Villarrica, de 25 kms. de superficie, y que lleva sus aguas al río Toltén. La extensión total de

los lagos chilenos llega a 1,585 kms.² La región de ellos es, sin duda, la más hermosa del país. La belleza de sus paisajes constituye una de las mayores atracciones de los turistas sud y norte-americanos. Las zonas central y norte de Chile carecen de lagos, si exceptuamos el Vichuquén, de 40 kms.² de superficie, situado en la provincia de Curicó, como carecen igualmente de ríos navegables.

Vemos, pues, que en el país no existe ni hay posibilidad de navegación interior, prescindiendo de la relativamente pequeña del sistema del río Valdivia, del río Bueno y del lago Llanquihue, que es, por lo demás, de carácter local. Por lo tanto, no parecerá extraño que los caminos carreteros y los ferrocarriles estén llamados a suplir la falta de vías naturales de comunicación y de transporte interior, especialmente longitudinal.

C. Las vías artificiales de tráfico.

1. Los caminos.

a. La significación política y económica de la vía carretera en general.—La importancia de los caminos como vías de comunicación y transporte ha tenido desde tiempos muy remotos un triple carácter, pues han debido servir para llenar necesidades económicas, administrativas y militares. Por mucho que predomine hoy día la significación económica de los caminos públicos, no puede desconocerse la importancia política que han tenido en otros tiempos y países, en que la influencia de las instituciones *militares y administrativas* en la apertura y conservación de carreteras ha sido poderosa en alto grado: en efecto, junto con los ríos, fueron los caminos las vías de

unión en el interior. Sabemos, por ejemplo, que los romanos construían sus redes de caminos en gran parte por consideraciones de carácter militar y administrativo y prestaban mucha atención a las condiciones de viabilidad de ellos; la técnica misma de construcción tuvo que progresar bastante a causa de aquellas exigencias, a tal extremo que, según algunos autores, en la propia edad media no se consiguió llegar al nivel de los romanos en esta materia. Sólo a principios del siglo XIX, en los tiempos de Napoleón I, aparecen en la historia progresos de mayor consideración en el ramo que nos ocupa. Entre 1800 y 1812 invirtió este monarca la suma de 300.000,000 de francos en la preparación de buenos caminos para facilitar el movimiento de sus tropas (1). De no escasa importancia ha sido también el fin meramente administrativo que se persiguió en gran manera con la construcción de carreteras, ya que en muchas regiones era la única vía que podía poner en directa e inmediata comunicación a sus diversos puntos. Pero con la introducción de la línea férrea en la economía, el carácter militar y administrativo de los caminos públicos fue apareciendo en una proporción siempre menor con respecto al económico, que hubo de robustecer más y más, porque el progreso de los ferrocarriles trajo consigo el progreso de la riqueza y economía nacional y con ello la demanda también creciente de carreteras para subvenir a sus necesidades. Los ferrocarriles y los caminos son dos vías que se completan y alimentan mutuamente. Los primeros no han podido llegar al máximum de sus servicios sin el mayor desarrollo de los se-

(1) Van der Borght, *Landstrassen, Woerterbuch der Volkswirtschaft.*— Jena, 1911.

gundos. Un ejemplo elocuente de esto es lo ocurrido en Grecia: la historia del tráfico de este país nos dice que en 1875 sólo había 350 kilómetros de caminos, sus ferrocarriles no mostraban progreso digno de mención; en los años transcurridos hasta 1882 elevó la red de caminos a 1,100 kilómetros; estimulado el país con los progresos ferroviarios alcanzados con ello, uo pudo menos que emprender en seguida la construcción de 2,000 kilómetros más de carreteras (1). En los países de mayor cultura moderna existe hoy día una red de caminos de vastas proporciones y de excelentes condiciones de tránsito. El progreso de las carreteras coincide con la éra de los ferrocarriles.

Los caminos son absolutamente indispensables como vías de transporte así hacia los ferrocarriles, como hacia los ríos, los lagos y los mares, y vice-versa. Son, en verdad, las últimas ramificaciones de la red total del tráfico de carga y pasajeros. Las *ventajas* principales de esta vía son: la gran libertad y capacidad de ramificación, la posibilidad de cargar y descargar en cualquier punto, la facilidad de subir y bajar de nivel en el camino, la ausencia del monopolio de la vía (en contraposición a los ferrocales) y con ello la posibilidad de la libre competencia en el transporte. Las *desventajas* principales, son a su vez: la resistencia que ofrece el piso al funcionamiento de las ruedas, la inadaptabilidad de los vehículos carreteros a la carga pesada; esto tiene por consecuencia que el transporte no se haga ni rápido, ni puntual ni en gran peso, por lo cual tienden a quedar más y más relegados al tráfico a cortas distancias.

---

(1) *Archivfür Eisenbahnwesen.*---Berlín.

b. **Las condiciones pasadas y la situación actual en Chile.** — Natural aparecía de las consideraciones que hacíamos al tratar en las páginas anteriores de la significación económica de los ríos y lagos en el tráfico general del país, que eran los caminos carreteros y los ferrocarriles los llamados a llenar las necesidades de comunicación y transporte interno en Chile. Dada, sin embargo, la escasa población del país y las condiciones oro e hidrográficas generales de su territorio, que no sólo dificultan en gran manera la apertura de caminos, sino su propio mantenimiento, la red de éstos se ha desarrollado en condiciones muy modestas. En 1915 había en el país, según la *Sinopsis Estadística* de 1916, sólo 8,770 kilómetros de caminos de primera clase, 10,353 kilómetros de segunda y 14,307 kilómetros de tercera clase; total: *33,430 kilómetros de caminos.*

Se puede observar que en partes hay concentración y se forman sistemas marcadamente locales de carreteras, tanto hacia las ciudades del interior como hacia los puertos principales. En muchas partes se nota falta de conexión con los ferrocarriles, lo que encuentra su explicación, en algunos puntos, en que esta última vía es posterior, a veces muy posterior, a la carretera. La *conexión* de valor económico que en diversos lugares existe es más bien la de los caminos mismos entre sí o de éstos con ciudades y puertos importantes: así, en la rica provincia de Tarapacá, la mayor productora de salitre, hay un camino de Norte a Sur al cual desembocan muchos otros, de modo que se ha formado un sistema caminero en conexión con la ciudad de Tarapacá, que a su vez se comunica con el puerto de Iquique por dos carreteras principales. Estos caminos pasan también a Bolivia (Oruro, La Paz, etc.), y han mantenido desde tiempos

inmemoriales un tráfico carretero, de mulas, relativamente activo. Con la construcción del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (1873-1890) perdieron su valor de tráfico casi todos los caminos que de esta región iban también a la República vecina: así el camino del puerto de Cobija a la región minera boliviana de Huanchaca, por donde se transportaban, antes del ferrocarril de Antofagasta, los minerales a aquel puerto en carretas que tenían que hacer 500 kilómetros de recorrido. Hasta el camino internacional de Iquique a Oruro perdió en importancia por la misma causa. Especial mención merece en esta provincia el sistema de caminos que forma San Pedro de Atacama, ciudad muy alejada de toda comunicación ferroviaria, de donde parten carreteras importantes a Bolivia, por el Este; a las minas de plata de Caracoles, por el Oeste, y al antiguo y célebre camino del Inca, por el Sur, que en su continuación forma el gran camino longitudinal de Chile. Por esa carretera traficaban en los tiempos anteriores a la colonia los indios procedentes de la altiplanicie boliviana y del Perú; por ella traficaron también, en los albores del siglo XVI, los españoles con Diègo de Almagro y Pedro de Valdivia, descubridor y conquistador, respectivamente, de Chile. Algunos caminos importantes comunican asimismo al ferrocarril de Copiapó en su extremo sudeste con la República Argentina. Como pasan por lugares en que hay agua y pasto, se les utiliza bastante en la importación de animales de matanza de ese país hacia Chile. Importante es también el camino de Valparaíso a Santiago, obra difícil hecha por los españoles, de 1792-1795, por la Cuesta del Prado. Parecido a los caminos de correo de Europa. tuvo hasta poco más de medio siglo atrás bastante tráfico; perdió su importancia con la introduc-

ción de los ferrocarriles. A lo largo del valle central merece mención especial el camino de Santiago a Chillán. Los de la zona sur son diversos a los anteriores; aquí se tropieza con la dificultad de la abundancia de aguas, que hace en parte casi imposible un camino de piedra y cascajo, por lo cual se usan con frecuencia troncos de árboles de los mismos bosques que atraviesan. El trabajo de caminos es costoso en esta zona; sin embargo, en la estadística no se observa una diferencia chocante entre la extensión proporcional de esta vía en el Sur y en el Norte de la República. Para el tráfico internacional de caminos hay pasos señalados en la Cordillera de los Andes, por los cuales se importa a Chile, como ya hemos visto, especialmente ganado argentino: en 1912 se importaron de la Argentina 39,851 ovejas, 10,587 vacas y 63,142 bueyes (1). En la internación de ovejas tiene importancia, sobre todo, la entrada por Lonquimay y Pucón; en la de vacunos, San Pedro de Atacama, Las Juntas y Río Colorado. De los pasos principales hay que mencionar Come Caballos y Punta Negra, en combinación con el camino ya mencionado del ferrocarril de Copiapó; Valle Hermoso, por donde pasó a Chile el libertador San Martín; Uspallata, el de mayor tráfico por el momento, no por ser más fácil, sino por estar en la zona central (por aquí pasa ahora, como se sabe, el ferrocarril transandino) y Lonquimay en el Sur. Los pasos andinos ofrecen serias dificultades en invierno a causa de la nieve; el tráfico por ellos tiene que cesar en gran parte del año.

Si aquellos 33,430 kilómetros de caminos, con que

(1) *Estadística comercial de la República de Chile.*—Santiago, 1913.

cuenta Chile, estuvieran en buenas condiciones de viabilidad e hicieran, por consiguiente, cómoda y económica la conducción, especialmente de carga, por ellos, no habría mayores motivos para quejarnos del desarrollo modesto que ha tenido esta red en el país; pero ocurre en realidad algo muy diverso. El *estado actual de esta vía de transporte* es deplorable. La mayor parte de nuestros caminos está cubierta de tierra suelta y zanjas en grandes cantidades, de modo que al caer las lluvias se forman pantanos, en partes tan extensos y peligrosos, que con frecuencia se ahogan los propios animales que conducen los vehículos que por ellos trafican; en parte están los puentes destrozados, las curvas son estrechas y el tráfico lleno de riesgos a causa de los precipicios que atraviesan. Todo esto hace que nuestras carreteras dejen mucho que desear para llegar a ser lo que deben y lo que son en otros países. Son en su estado actual antieconómicas en sumo grado, pues un vehículo que en un buen camino necesita para su arrastre sólo una pareja de animales, en muchos de éstos ha menester de tres o cuatro parejas, mayor gasto que naturalmente tienen que sufrir los productos y que se manifiesta en último término en el alza de sus precios.

El ramo de caminos en Chile no ha tenido la suerte hasta ahora de atraerse la atención del Estado en forma digna del papel que está llamado a desempeñar en el desarrollo económico de la nación. Las reparaciones que se hicieron en 1917 alcanzan sólo al 4.38% de los caminos existentes en la República, según datos tomados de la *Memoria anual de la Inspección de Puentes y Caminos*. Son las disposiciones legales existentes las que no favorecen ni estimulan el desarrollo y mejoramiento de esta vía. La *Ley de Caminos* de 1842, en vigencia, es

un conjunto de disposiciones que carecen de unidad tanto en los deslindes de la autoridad, como en la obtención de los fondos necesarios para abrir y reparar las vías, lo cual ha dado origen a muchos abusos que se han cometido al respecto. La ley creó, en efecto, un sistema mixto de intervención superior, disponiendo que la dirección del servicio y el derecho de hacer cumplir las órdenes, sea del resorte del Estado, pero que la policía queda a cargo de las Municipalidades. Para evitar los inconvenientes que luego quedaron de manifiesto en este dualismo administrativo, se dieron por ley de 1885 atribuciones especiales sobre esta materia a los gobernadores de departamento. Más tarde, en 1887 y 88, se autorizó al Ministerio y a la Dirección de Obras Públicas para que se hicieran cargo de este servicio. Disposiciones sobre caminos contiene también la ley general de Ferrocarriles del año 1862, aun en vigencia; la de Municipalidades del año 1891 y la sobre haberes muebles e inmuebles de 1892. *Falta por completo la unidad legislativa sobre este servicio.* La actual situación es engorrosa y no da ninguna facilidad para proceder con rapidez y oportunidad cuando las conveniencias del caso y del momento lo requieran.

La ley del 42 no es feliz tampoco en lo relativo a los fondos destinados a este ramo. En su artículo 5.°, por ejemplo, dice: «Corresponde a las Municipalidades no sólo proponer a las provincias la apertura de nuevos caminos o sus reparaciones, sino también acordarlas por sí mismas siempre que su costo hubiere de hacerse puramente con fondos de la Municipalidad». La disposición no estimula la iniciativa municipal en el mejoramiento del servicio de caminos y su tráfico, porque es sabido que las Municipalidades disponen de pocos fondos y tienen

muchas otras preocupaciones de más premiosa necesidad dentro de las ciudades mismas. El artículo 14 de la misma ley adjudica a las Municipalidades para ese fin «los fondos que produzcan los derechos de peaje, pontazgo, navegación de ríos, el valor de ciertas multas y la cantidad que la legislación señale anualmente para estos objetos» En la práctica no tiene esta disposición el éxito deseado, porque ni las entradas de peaje, pontazgo, navegación fluvial y multas existen como pudiera creerse, ni serían suficientes, ni es segura ni suficiente la cantidad que la legislación señala anualmente para ello. Así, las Municipalidades se confían en el Gobierno y el Gobierno en las Municipalidades. En un país joven como Chile no se puede contar con seguridad y suficiencia con fondos como los de que se trata, porque ellos corren siempre el peligro de ser recortados o suprimidos cuando el presupuesto general de gastos es subido. De ello resulta que el Congreso mismo, a iniciativa de algún miembro celoso por el progreso de la región que representa, tiene que dictar fondos especiales para el fin indicado y generalmente en casos en que ya la falta de caminos o el arreglo de ellos no puede esperar más tiempo.

En 1911 el Gobierno dictó un reglamento que enumera los caminos que deben repararse con los fondos nacionales (el camino central longitudinal, los que unen capitales de provincia y de departamentos entre sí y con los puertos, los que conducen a la República Argentina por puertos habilitados, y los que unen centros mineros con caminos públicos). Los caminos no comprendidos en la clasificación dada, deben ser atendidos con los fondos de los Municipios correspondientes. Con esta medida se subsanan en parte algunos de los defectos antes mencionados; pero no cesan otras complicaciones y deficiencias. Lo que urge

hacer a este respecto es la reforma completa, la dictación de una nueva ley de caminos, que arbitre en buena forma los recursos necesarios y organice el servicio en armonía con los intereses económicos y políticos del país.

Hoy por hoy no es tarea fácil en verdad el darse cuenta cabal de la verdadera significación de los caminos nacionales en la economía en general, y como vías de tráfico y transporte en particular. Hasta ahora no hay seguridad sobre carreteras que complementen y completen el tráfico, como, por ejemplo, de las que unan un ferrocarril con una población. Faltan, además, datos sobre el acarreo de productos por ellos, en qué forma y con qué cantidades compiten con las otras vías de tráfico; en una palabra, hasta qué punto los caminos son los sustentadores de las vías férreas y fluviales de la República.

c. **La política futura de caminos nacionales.**— Los Estados modernos han comprendido que con el desarrollo progresivo de las vías de comunicación y transporte en general y de los caminos en especial, acrecienta paralelamente la producción y la riqueza nacional. De aquí que corresponda al Estado, como defensor y estimulador de los intereses de la comunidad, el velar por este factor tan importante de la prosperidad económica del país. No es, en verdad, tarea del Estado el llevar a cabo el tráfico mismo por los caminos, porque en esta vía no puede haber monopolio por parte de él, como tampoco lo puede haber por los particulares. Pero es de la incumbencia del Estado el cuidar por la viabilidad del país en sus diversas ramas, tanto más cuanto que los beneficios que de ella obtiene son del triple carácter económico, militar y administrativo. De aquí emanan *los deberes* que tiene él para con la comunidad en el ramo de caminos, que han de permanecer realmente utilizables en todo momento mediante

una legislación adecuada a este fin, a que tiene pleno derecho. Pero como los beneficios, sobre todo los económicos y los administrativos, recaen también sobre las comunas, es natural que las Municipalidades participen en los gastos, salvo el caso, desgraciadamente bastante frecuente entre nosotros, de que no tengan los medios necesarios, situación que corresponde otra vez al Estado afrontar. En Francia, por ejemplo, en que hay tres clases de caminos, las rutas nacionales, las rutas departamentales y las vecinales, el Estado sostiene las primeras, que son naturalmente las principales, los departamentos las segundas y los vecinos las terceras.

Las tareas del Estado no pueden, sin embargo, limitarse a la consecución de la viabilidad permanente de los caminos públicos y a la determinación de sus gastos en tal sentido: tiene que velar también por que la construcción de aquéllos obedezca a un plan económico y político concienzudo, capaz de rendir el máximum de beneficios con el mínimum de gastos, en armonía con el principio fundamental de la economía. Si es alguna comuna la que debe construir un camino, es preciso cuidar que éste lleve una dirección que lo posibilite llegar a ser un brazo útil de la red total de comunicaciones también en el futuro. De otra manera se corre el riesgo de hacer con poca utilidad desembolsos de mayor o menor cuantía y de embarazar un sistema de vías que pudo haber sido mucho más digno del concepto de la economía.

Hay en estudio en el Senado un *proyecto de ley* aprobado ya por la Cámara de Diputados, que tiende en gran manera a regular la situación actual de nuestra red de caminos. Ese proyecto, que fue preparado por el señor Don Enrique Döll, revela un estudio detenido del problema caminero, y dice en la forma actual como sigue:

«*Clasificación de los caminos.*—Artículo 1.º La construcción y conservación de los caminos públicos con sus puentes y balseaderos serán atendidas por el Gobierno y las Municipalidades, en conformidad a las disposiciones de la presente ley.

Art. 2.º Los caminos públicos se dividirán en caminos de primera y de segunda clase.

Serán de primera clase: *a*) El camino longitudinal del centro y los caminos que unen directamente capitales de provincia entre sí y éstas con las cabeceras de sus departamentos; *b*) Los que unen una estación de ferrocarril o un camino de la clase *a* con una población de más de mil habitantes; *c*) Los que unen una cabecera de provincia o de departamento con un puerto habilitado; *d*) Los que unen directamente las cabeceras de departamentos entre sí y éstas con una población de más de mil habitantes; *e*) Los caminos internacionales que pasen por puertos de cordillera habilitados; *f*) Los que unen centros mineros de importancia y en explotación con ferrocarriles o puertos; *g*) Las vías fluviales navegables para embarcaciones de más de cincuenta toneladas.

Se considerarán caminos de segunda clase todos aquellos que no están incluídos en la enumeración que precede.

Policía de caminos.—Art. 3.º Se prohibe conducir las aguas de regadío o para usos industriales pertenecientes a particulares por el trazado de los caminos públicos u ocupar sus cunetas y fosos de desagüe con ese objeto. Esta disposición no se aplicará a los canales que, con anterioridad a la presente ley, ocupen parte de los caminos públicos. Sin embargo, no podrán ejecutarse en esos canales otras obras que las de mera conservación, quedando especialmente prohibido todo trabajo que tienda a aumentar la capacidad de los mismos. Su cuidado y conservación corresponde a sus dueños, quienes serán responsables de todos los perjuicios que se produzcan en los caminos adyacentes por la acción de las aguas que se conduzcan por ellos. Los dueños de esos canales deberán ejecutar a su costa todas las obras que sean necesarias para la perfecta seguridad del camino.

Art. 4.º Es prohibido a los particulares extraer tierras, derramar aguas, depositar materiales o desmontes y en general hacer obra alguna en los caminos públicos que no haya sido ordenada ó aprobada por la autoridad competente. En todo trabajo que se ordene ejecutar en los caminos públicos deberá oirse previamente a la Dirección de Obras Públicas, oficina que fijará las normas y condiciones técnicas en conformidad a las cuales se ejecutarán los trabajos.

Art. 5.º El Presidente de la República podrá autorizar la construcción de líneas férreas para comunicaciones locales que ocupen parte de los caminos, siempre que no sean un obstáculo para el tránsito expedito por los mismos.

Art. 6.° La plantación de árboles en la zona adyacente a un camino, hasta una distancia de veinte metros de él, será reglamentada por el Presidente de la República, tomando en cuenta las diversas zonas del país.

Art. 7.° Las aguas provenientes de las lluvias o filtraciones que se recojan en los fosos de los caminos, tendrán su salida a los predios colindantes. Para la determinación de los puntos de salida de esas aguas, se oirá a los propietarios del predio sirviente, con el exclusivo objeto de evitar en lo posible los perjuicios que pudieran originárseles.

Art. 8.° Las aguas de particulares que desciendan de un predio a otro o atraviesen los caminos públicos, deberán ser conducidas por acueductos y obras de arte apropiadas, construídos por los dueños de las aguas, en conformidad a las disposiciones del Reglamento a que se refiere el artículo 25 de la presente ley.

Art. 9.° Se prohibe a los particulares cerrar, ocupar, obstruir o desviar los caminos públicos. Corresponde al gobernador del departamento velar por el cumplimiento de la disposición del inciso anterior, adoptando en cada caso las medidas necesarias para impedir cualquiera infracción a la presente ley. Las cuestiones judiciales a que estas medidas pudieran dar lugar, serán transmitidas en juicio verbal con audiencia del Promotor Fiscal, sin perjuicio de llevarse a efecto las resoluciones adoptadas por el gobernador, mientras no se haya dictado resolución judicial que las modifique.

Art. 10. La infracción de las disposiciones de este título será juzgada por el procedimiento sobre falta que señala el libro III del Código Penal y sancionada con una multa de 50 a 500 pesos, sin perjuicio de la pena establecida al efecto en el mismo Código en caso de existir delito.

El gobernador notificará por la policía y por carta certificada a las personas obligadas a hacer las reparaciones de los daños causados en los caminos públicos para que las ejecuten en el plazo que se estimare prudente. Si el infractor se negare a hacer las reparaciones exigidas por el daño causado, el gobernador del departamento ordenará hacerlas a costa de aquél. En todos los casos en que el valor de estas reparaciones no exceda de 500 pesos, la cuenta de los gastos aprobada por la Dirección de Obras Públicas servirá de suficiente título ejecutivo para exigir su cobro inmediato a las personas responsables de los daños. Las gestiones judiciales para el cumplimiento de estas disposiciones, deberán seguirse de oficio a instancias del gobernador del departamento o del representante que designe la Dirección de Obras Públicas.

Art. 11. Se concede acción popular para exigir la ejecución de las obras de reparación de los daños causados en los caminos y para el cobro de las multas en que hayan incurrido los infractores.

Art. 12. La pena de prisión impuesta con arreglo a las disposiciones de la ley de alcoholes número 1515, de 18 de Enero de 1902, se cumplirá preferen-

temente haciendo trabajar a los penados en las obras que se ejecuten en los caminos públicos.

Art. 13. Las propiedades colindantes a los caminos quedarán obligadas a proporcionar la tierra, la arena, el ripio y las piedras que fueren necesarias para la construcción y conservación del camino. El valor de estos materiales se pagará previo acuerdo y se indemnizará a los particulares el perjuicio que se les pudiera causar por el acarreo de ellos a través de los predios. En caso de desacuerdo respecto al precio de los materiales estraídos, se procederá en conformidad a lo dispuesto en la ley de expropiaciones de 18 de Junio de 1857. No podrán extraerse los materiales a que se refiere el inciso 1.°, de los terrenos ocupados por casas, jardines, huertas y viñedos.

Art. 14. En los casos de fuerza mayor en que por causa de aluviones, derrumbes, inundaciones u otros accidentes se interrumpa el tránsito por un camino público, podrá la autoridad administrativa tomar posesión inmediata de los terrenos particulares colindantes—no ocupados por casas de habitación o huertos cerrados—que fueren necesarios para abrir una nueva vía provisional. Los perjuicios que una ocupación de esta naturaleza origine al propietario, se pagarán por dicha autoridad a justa tasación de peritos. La autoridad que haya tomado posesión de un terreno para establecer una nueva vía quedará obligada a mantener cercado el camino en toda su extensión mientras se haga uso de él. Si el nuevo trazado de camino quedara definitivo, se procederá a la expropiación del terreno que ocupe, en conformidad a la ley de 18 de Junio de 1857, y el avalúo que se haga en este caso comprenderá, además del precio del terreno, el pago de los intereses corrientes sobre este precio a contar desde la fecha en que se tomó posesión del terreno.

Art. 15. Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal necesarios para la construcción, ensanche y regularización de las caminos, debiendo llevarse a efecto la expropiación previo decreto del Presidente de la República, con arreglo a las disposiciones de la ley de 18 de Junio de 1857 y en conformidad con los planos confeccionados por la oficina técnica respectiva.

Art. 16 El terreno que quede abandonado por cambio del trazado de un camino se venderá en pública subasta.

Art. 17. Las normas generales para la ejecución y conservación de los caminos deberán ser fijadas por la Dirección de Obras Públicas, de acuerdo con las condiciones particulares de las diversas zonas del país y sometidas a la aprobación del Presidente de la República.

Renta e inversión de los fondos del servicio de caminos.—Art. 18. Las rentas para el servicio de caminos se formarán: *a*) Con una contribución anual de medio por mil sobre el valor de tasación de los predios urbanos y rurales efectuada en conformidad a la ley número 3,091 de 13 de Abril de 1916.

que pagarán los propietarios de dichos predios. Quedan exentas de esta contribución las propiedades urbanas ubicadas en las cabeceras de provincia y en las poblaciones donde se haya establecido una contribución especial de pavimentación. Para los efectos de este inciso, corresponde al Presidente de la República fijar los límites urbanos de las ciudades que queden exceptuadas; *b*) Con una suma equivalente al medio por mil sobre el valor de tasación de los predios urbanos y rurales de acuerdo con las disposiciones de la ley citada y sin la excepción establecida en el párrafo anterior con que contribuirá anualmente el Fisco; *c*) Con las sumas con que contribuirán cada año las Municipalidades y cuyo monto será igual al medio por mil del valor de tasación de los predios ubicados en sus respectivas comunas, tasación practicada de acuerdo con lo dispuesto en la ley a que se ha hecho referencia: *d*) Con el impuesto de patentes de minas, en conformidad a las disposiciones del Código de Minería y a las leyes números 1,728 de 28 de Enero de 1905 y 1,936 de 8 de Febrero de 1907; *e*) Con las multas impuestas a los infractores de la presente ley; *f*) Con las sumas especiales que la ley de presupuestos consigne para apertura y conservación de caminos; *g*) Con las cantidades extraordinarias que la ley de presupuestos consulte para la construcción y conservación de los puentes carreteros situados sobre ríos que dividen departamentos; *h*) Con las sumas con que contribuyan voluntariamente las Municipalidades y los particulares para el servicio de caminos

Art. 19. Los dueños de propiedades que no quedan exentas de la contribución establecida en el artículo 18, pagarán anualmente en las tesorerías fiscales del departamento respectivo y en las fechas indicadas en la presente ley, la suma correspondiente al uno y medio por mil del valor de tasación de sus propiedades, suma que se distribuirá en la siguiente forma: medio por mil como contribución personal; medio por mil por la contribución que corresponde pagar a la Municipalidad y medio por mil por la cuota que corresponde al Fisco. Los dueños de los predios que quedan exentos de la contribución de medio por mil establecida en la presente ley, depositarán en la tesorería fiscal del departamento una suma equivalente al uno por mil del valor de tasación de sus propiedades, suma que corresponderá al medio por mil que debe integrar el Fisco y el medio por mil que debe pagar la Municipalidad. Las cantidades entregadas por los particulares y que correspondan al pago que deben efectuar el Fisco y la Municipadad, servirán de abono a los dueños de los predios para el pago de la contribución de haberes que deben hacer a la Municipalidad y de la contribución adicional que deben hacer al Fisco. El impuesto de patentes de minas, las multas impuestas a los infractores de la presente ley y las sumas con que voluntariamente contribuyan los particulares y las Municipalidades para el servicio de caminos, deberán depositarse en las tesorerías fisca-

les respectivas. Las tesorerías abrirán una cuenta especial para la recepción y movimiento de los fondos destinados a la construcción y conservación de caminos. El pago de los impuestos que establece esta ley se hará en la época fijada por la ley de contribuciones número 3,091 de 13 de Abril de 1916. El cobro judicial, en caso que proceda, se hará en la forma establecida por las leyes de 20 de Enero de 1883 y de 5 de Septiembre de 1898.

Art. 20. Las oficinas encargadas de la recaudación de las rentas indicadas en el artículo 18 comunicarán al Ministerio de Industria y Obras Públicas en el mes de Marzo de cada año, el monto de lo percibido en el año anterior.

Art. 21. Los fondos que produzcan las entradas enumeradas en el artículo 18 se invertirán en la siguiente forma: *a*) El uno por mil correspondiente a la cuota de las Municipalidades y de los particulares y las entradas que se obtengan en conformidad al inciso *h* del artículo 18, en la construcción y conservación de caminos de primera y segunda clase, dentro de las comunas respectivas; *b*) Los fondos que produzcan las patentes de minas se invertirán de preferencia en los caminos mineros de interés general de la región en que estén ubicadas las minas; *c*) La cuota correspondiente al medio por mil fiscal y todas las demás entradas establecidas en la presente ley, excepción hecha de las enumeradas en los incisos anteriores, se destinarán exclusivamente a los caminos de primera clase.

Art. 22. La distribución de los fondos indicados en el inciso *a* del artículo precedente se hará por juntas comunales compuestas de un representante del Gobierno, otro de la Municipalidad respectiva y otro elegido por los diez mayores contribuyentes de cada comuna. Los fondos que se indican en los incisos *b* y *c* del artículo anterior serán distribuídos por una junta departamental compuesta del gobernador del departamento, de un ingeniero de la Dirección de Obras Públicas y de un representante elegido por los diez mayores contribuyentes del departamento. Los representantes de los mayores contribuyentes serán elegidos por simple mayoría de votos.

Art. 23. Para el pago del personal auxiliar que exija la ejecución y vigilancia de los trabajos de caminos se podrá invertir anualmente una suma que no exceda del 5% de las rentas.

Art. 24. Los fondos que no alcanzasen a invertirse en el año correspondiente a su recaudación, pasarán a una cuenta de gastos por pagar en las tesorerías fiscales respectivas.

Art. 25. El Presidente de la República dictará dentro del plazo de seis meses el reglamento general que requiera la ejecución de esta ley y la organización del servicio de caminos.

Art. 26. Para los efectos de esta ley el Territorio de Magallanes se considerará como departamento.

Art. 27. Se derogan todas las disposiciones sobre construcción y conservación de caminos que sean contrarias a la presente ley.»

Idea de mucha importancia es la de unir el servicio de los ríos al de los caminos carreteros, como se consulta en el proyecto anterior, que incluye entre los caminos de primera clase también a las vías fluviales navegables para embarcaciones de más de cincuenta toneladas. A causa de ser dos vías que por su naturaleza presentan en su mejoramiento y mantención problemas técnicos de índole diversa, surgirán en la práctica pequeñas *dificultades en la aplicación de las disposiciones del proyecto* anterior, que ha sido confeccionado teniendo en vista casi exclusivamente los caminos; pero como en una rama tan compleja de la vida económica y política de un pueblo como la que nos ocupa, no es posible pedir que una ley se adapte en todos sus detalles a todas las exigencias de la comunidad y de los particulares en el sentido indicado, habría conveniencia en convertir pronto en ley de la República el proyecto anterior: se daría con ello un gran paso en la economía nacional. En ningún país de mayor cultura se ha pretendido dictar de una vez leyes perfectas, que satisfagan todas las necesidades del ramo. Ello sería sencillamente imposible y hasta inconveniente. Sería imposible porque para que la ley no perjudicara ni directa ni indirectamente a nadie en la nación, habría necesidad de considerar todos los casos en general y cada uno en particular, lo que en la práctica ofrece las mayores dificultades y no sucede. Sería inconveniente porque en la vida moderna de las naciones hay evoluciones económicas y políticas que es conveniente y necesario considerar en la legislación, para en caso dado poder sacar todas las ventajas que en una situación definida se pueden sacar. En general

(no nos referimos al caso anterior) la *elasticidad de la legislación* en algunas materias, sobre todo en las económicas, es de mucha trascendencia para el progreso de un pueblo en la lucha económica y política de hoy. Pero presupone en los círculos dirigentes la existencia de hombres convenientemente preparados en materias económicas, especialmente en aquéllos que en todo momento pueden obrar con rapidez y energía, que son los que pertenecen al poder ejecutivo. Ello requiere habilidad comercial y económica general de parte de esos individuos. De otro modo, no sólo no se obtienen beneficios, sino que se corre el riesgo de sufrir perjuicios. En la dictación de la ley anterior no puede haber, según se desprende de su estudio, peligro de perjuicios que debieran tomarse en cuenta; por el contrario, los beneficios son evidentes.

Las conveniencias que resultan de la circunstancia de *relacionar la vía carretera con la fluvial*, son, para todo individuo que tenga criterio económico, manifiestas: ambas vías pueden complementarse de la manera más eficaz y económica en muchos lugares. Los caminos podrán ser en partes los verdaderos alimentadores de algunos ríos de relativa importancia, como lo son, y pueden serlo aun en mayor escala, en los ferrocarriles. Esta *racionalizacion* del tráfico terrestre es el desiderátum de la economía, es la cúspide a que hoy por hoy puede llegar entre nosotros una buena política de tráfico nacional, porque sus efectos se han de manifestar en el abaratamiento de los fletes y transportes y con ello en la baja de los precios de los productos. Esa racionalización allanará, por lo menos, el más poderoso de los obstáculos que hay en Chile para llegar a este ideal.

Cuestión de importancia es también la de hacer trabajar en las obras que se ejecuten en los caminos a *los pena-*

dos, a cierto grupo de penados, como se propone en el proyecto. Y ello obedecería no sólo a meras razones de conveniencia económica, sino de justicia, ya que lo que cuesta a la comunidad el mantenimiento de un reo, encontraría cierta compensación material en el empleo del brazo de éste en beneficio de aquélla. La aplicación de tal disposición traería consigo una saludable reconsideración de las leyes carcelarias del país, en que se tendría especialmente en vista la mejor utilización de muchas fuerzas físicas perdidas, como ocurre hoy en nuestras prisiones. Se presentaría también el problema de robustecer la labor económica de esos individuos mediante una pequeña remuneración por un cuántum mínimo de actividad o por un mayor esfuerzo. No debiera olvidarse ni despreciarse en ningún caso el valor económico de la vida del hombre. De la justipreciación de este factor depende la capacidad productiva de un pueblo organizado.

El *tacto en la distribución de los fondos* que se acumularían para el servicio de caminos es igualmente de gran valor en la práctica. Sabido es que los contribuyentes cooperan con más voluntad cuando los medios que ofrecen o tienen que aportar se emplean en bienes con que están en contacto directo e inmediato. El valor psicológico que tiene este hecho no debiera menospreciarse. El éxito de contribuciones y empresas como éstas depende en muchos casos más del buen tino y la oportunidad, que de la fuerza. Es oportuna y prudente la forma en que soluciona esta cuestión el proyecto en referencia, porque toma en cuenta el origen de los fondos, para disponer su inversión en armonía con él (art. 21) e interesar a los vecinos en la ejecución y conservación de las obras.

La realización de las disposiciones del proyecto en estudio produciría, según cálculos prudentes, la cantidad

de 20,000.000 de pesos anuales; en un total de 33,430 kilómetros de caminos existentes, correspondería un promedio de 500 pesos anuales por kilómetro, que se invertiría en reparaciones y demás. Hoy se gasta un promedio de sólo 100 pesos anuales, que son en gran parte perdidos, porque las mejoras que se logra llevar a cabo con ellos tienen más bien las características de un trabajo provisional, de duración transitoria, cuyos buenos efectos desaparecen en corto tiempo. Como para mejorar en forma eficaz la condición actual de nuestros caminos hay absoluta necesidad de quintuplicar, por lo menos, la cuota de gastos por kilómetro en el futuro, se producirá la necesidad también de *reglamentar todo lo relativo al tráfico* mismo por los caminos, de modo que sea posible la conservación del buen estado que se alcance en ellos. Junto con fijar el ancho de la calzada y los fosos, que se adaptará a las condiciones y necesidades de la respectiva región (las cualidades productivas, geológicas y climatéricas son tan variadas en nuestro largo territorio), habrá menester de fijar la carga máxima por eje y propender al uso de las llantas de forma plana y al vehículo de cuatro ruedas. Con el excesivo peso que hoy arrastran nuestras carretas, la forma cilíndrica o curva de sus llantas y el único eje que llevan, los caminos por muy sólidos que puedan ser no pueden resistir por largo tiempo. Es de mucha importancia el propender a que se use la carreta de cuatro ruedas, que distribuye el peso total en una superficie doble a la actual de dos ruedas, con lo cual se evita el más perjudicial de los males de que tenemos que lamentarnos, la rotura del piso y la formación de zanjas. El medio más adecuado para llegar a este fin sería, sin duda, el de gravar con un impuesto prudente el uso de carretas de dos ruedas. Los fondos que se obtuvieran

por tal motivo se destinarían al servicio mismo de los caminos. Sería una especie de derecho de peaje, perfectamente justificado. La reglamentación de todo esto es necesaria; sin ella no podríamos mantener constantemente en buen estado nuestros caminos, sino a costa de grandes sacrificios. La resistencia que pudiera hacerse a tal reglamentación no emanaría de todos los dueños de carretas. «La verdad del caso, dice el señor Ríos Talavera, inspector general de caminos, es que siempre se tiene lo que corresponde al medio en que se actúa; si se tienen malos caminos, no podrán exigirse buenos elementos de transporte, que resultarían inapropiados y antieconómicos» (1).

No debiéramos olvidar, finalmente, que la viabilidad de los caminos públicos no sólo posibilita y estimula *la vida económica* del país, en sus manifestaciones agrícola y minera, industrial y comercial, sino que fomenta la *cultura espiritual* de la nación, porque facilita y allana en muchos casos obstáculos que suelen ser decisivos en la frecuentación de los establecimientos de instrucción por parte de mucha gente que pudiera ofrecer un mayor contingente intelectual al porvenir de la patria.

(*Continuará*)



ESTUDIO ECONOMICO - ADMINISTRATIVO - SOCIAL DEL TERRITORIO DE MAGALLANES

POR EL SEÑOR

MANUEL CHAPARRO RUMINOT

Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Leyes i Ciencias Políticas de la Universidad de Chile

---

Introduccion

A punto ya de terminar una Memoria sobre un tema de Derecho Administrativo, la suerte me trajo a Magallánes.

No tenia sobre este enorme Territorio, que por sí solo ocupa poco ménos de la 4.ª parte de la estension total de Chile, otras nociones que las imperfectas i anticuadas que enseñan nuestros testos de Jeografía i las vagas informaciones aisladas que de cuando en cuando da la pren-

sa diaria. Sabia que su suelo se presta para la ganadería i que existe una Sociedad Esplotadora de Tierra del Fuego, cuyas acciones merecen altas cotizaciones en las Bolsas de Comercio de Lóndres, Santiago i Valparaiso; pero mis conocimientos al respecto no eran mucho mayores.

Me imajinaba a Punta Arenas como una de las tantas capitales alejadas del centro del pais, cuya importancia debia de ser mui escasa cuando no ha merecido aun ser elevada al rango de capital de provincia, sino que continúa relegada a la categoría de simple Gobernacion, arrastrando una vida monótona, sin ideales; con habitantes que habian de ocuparse mas de inquirir las vidas i costumbres ajenas que en progresar, llegando mi ilusion hasta imajinar esas tertulias en casa del boticario o del tendero, tan frecuentemente descritas en cuentos i en novelas que tratan de la vida de aldea.

En una palabra tenia sobre Magallánes la idea corriente, que, con mayores o menores diferencias, es la apuntada i que, por desgracia, se encuentra esparcida aun en las clases instruidas del resto del pais.

Pero el desengaño que esperimenté al llegar fué grande.

La vida de aldea imajinada, rutinaria i atrasada la he visto transformarse en intelijentísima actividad industrial i comercial; las reuniones en casa del boticario i del tendero, en poco frecuentes pero cultísimas recepciones en las rejias residencias de algunos multimillonarios magallánicos i en los clubs, sitios en que, por lo demas, se charla, no de zutano o mengano, sino de elevados tópicos tendientes a incrementar cada dia mas el progreso de esta rejion sur de la América, tanto chilena como arjentina, cuyo centro es aun Punta Arenas.

Admiré principalmente la vida del obrero magallánico, injustamente calificado de anarquista i revoluciona-

rio, entre los cuales no existe la ebriedad i en los que el analfabetismo está casi estirpado, cosas ámbas que solo en Magallánes pueden verse dentro del pais.

Quise profundizar en el conocimiento de la rejion i busqué datos, publicaciones que me dieran a conocer los problemas que le interesan, su riqueza i porvenir, pero no las hai, fuera del Censo del año 1907, atrasado ya en muchas materias, i de algunas otras obras aisladas que se han escrito sobre la ganadería o la minería.

Esta falta absoluta de informaciones sobre una rejion que comprendí era enormemente rica i de un porvenir superior a toda ponderacion, me hizo concebir la idea de hacer un estudio de Magallánes que, por su enorme interes, podria servirme de tema para mi Memoria.

Desde luego comprendí que todo trabajo en este sentido seria falso e inútil, si no se considera al Territorio en relacion con la República Arjentina con preferencia a la que tiene con Chile; falso e inútil, porque la situacion jeográfica i los fuertes lazos de comercio i de la industria lo unen mas a aquélla que a éste i porque, aunque parezca estraño, la influencia indirecta que ejerce el Gobierno Arjentino con las medidas que dicta en su territorio Sur i que forzosamente han de repercutir en Magallánes, es mas fuerte i eficaz que las medidas directas de administracion realizadas por el Gobierno chileno, que dispensa al territorio una atencion, si no indiferente, por lo ménos igual a la de todas las demas secciones de la república, cuando precisamente la situacion jeográfica de aquél i las condiciones en que se desarrolla su progreso reclaman una dedicacion especial i constante.

Para tratar los problemas que dicen relacion con sus habitantes i las conveniencias del Territorio se hacia necesario hacer un exámen de sus fuentes de riqueza, como

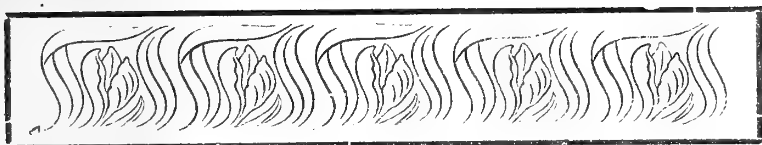
la agricultura, el comercio, la minería, etc., i que a pesar de ser de índole mas bien informativa, dan márjen a importantes problemas de órden económico que a la vez tienen trascendencia en las conclusiones a que deseo arribar en el presente trabajo.

Durante largas semanas he recorrido a caballo sus pampas enormes i atravesado sus bosques casi vírjenes, prolongando mi viaje hasta la Costa Arjentina del Atlántico, cuya estrecha comunidad de intereses con la vecina rejion chilena, exijia conocerla. De esta manera, observando en el terreno mismo sus fuentes de riqueza i sus habitantes, he suplido la carencia de informaciones escritas.

Producto de esos viajes es esta Memoria. En ella he sintetizado en lo posible mis observaciones, de las cuales deduzco en cada caso, a la luz de los estudios que he hecho, lo que estimo se conforma con la justicia i las conveniencias nacionales.

Abandoné, pues, mi anterior memoria para someter ésta al criterio de la Comision Examinadora porque, segun mi parecer, el trabajo exijido por el Reglamento Universitario, debe contener, como principal mérito, la orijinalidad i luego la utilidad. Respecto a lo primero creo que no hai ninguna publicacion que contenga, como la presente, un estudio de conjunto relacionado con la vecina república. Su utilidad nace de esta misma consideracion i de la necesidad absoluta que a mi entender hai en vulgarizar lo mas posible el conocimiento de estas riquísimas rejiones, tan aisladas del resto del pais como peligrosa i solícitamente estudiadas por el Gobierno Arjentino.

— — — —



PRIMERA PARTE

Breve reseña histórica i jeográfica

§ 1.º—Historia

Desde el 1.º de Noviembre de 1520, fecha en que Hernando de Magallánes descubrió el Estrecho que lleva su nombre, hasta el 21 de Setiembre de 1843, en que el Capitan chileno don Juan Williams, fundó en puerto Famine el fuerte Búlnes, base del Punta Arenas actual, hubo no ménos de 100 espediciones destinadas, principalmente, a conocer el importante paso del Estrecho que comunica los mares Pacífico i Atlántico.

Primero fueron los españoles, como dueños del continente, los que iniciaron viajes de reconocimiento. Se distinguieron, entre ellos, Juan Ladrillero i Pedro Sarmiento de Gamboa.

Los famosos corsarios ingleses, Drake, Cavendish, Chidley i Merrick, los siguieron. Casi todos estos establecian su base de operaciones en algunas de las innumerables caletas e islas del actual Territorio de Magallánes i desde aquí salian las conocidas espediciones que sembraban la muerte i el espanto en los indefensos puertos españoles de aquellos tiempos.

Los holandeses hicieron importantes esploraciones en el Cabo de Hornos i en los Canales de Chiloé.

A principios del siglo XIX, las espediciones cambiaron ya de objeto. No eran corsarios ni filibusteros los que las emprendían sino hombres eminentes, comisionados por los gobiernos europeos con el objeto de estudiar la riqueza de la parte Sur de la América, su clima, flora, fauna, etc., i de hacer levantar cartas jeográficas de estas rejiones.

En esta época llegaron las espediciones de Parker King i Fitz Roy, en la cual venia el famoso naturalista Darwin, espedicion esta última que ha dejado planos i cartas marinas del Estrecho i de los canales, que todavía se usan, i que para muchas rejiones son, aun en la actualidad, la única guia de los marinos.

La idea que se propaló en Europa respecto al Territorio de Magallánes era de la ser una rejion absolutamente inútil i en la que la vida del hombre, teniendo que luchar contra todos los elementos naturales, era casi imposible.

No obstante, en 1837 i 38 el navegante frances Dumont d'Urbille, por encargo de su Gobierno, reconoció el Estrecho i parte de sus puertos i canales i recomendó su ocupacion para fundar en él una colonia francesa. Ademas, algunos años ántes, los buques ingleses *Chile* i *Perú*

habian dejado en puerto Famine una bandera, documentos i algunas monedas inglesas.

Nuestra naciente República tuvo conocimiento de los deseos de los Gobiernos nombrados i procuró anticiparse a ellos, mandando con ese objeto a la goleta *Ancud* al mando del capitan Williams, a tomar posesion del Estrecho, fundar en él un fuerte, i borrar todo indicio de posesion anterior que pudiera dar lugar a conflictos con otros paises, órden que aquél cumplió en el nombre de Chile i con las formalidades de estilo.

«La ocupacion del Estrecho, dice Barros Arana, (*Un « Decenio de la Historia de Chile* 1841-1851) cuando los « recursos del Estado eran reducidos, constituyen un tim- « bre de honor para la administracion de don Manuel Búl- « nes. El adelantarse a las ideas i condiciones del momen- « to, aun en empresas destinadas a fracasar, constituye « un signo de verdaderos hombres de Estado; i si por mu- « chos años pudo creerse que aquélla habia producido un « penoso desengaño, el tiempo ha venido a demostrar de « una manera esplendorosa que los que la aconsejaron i « los que la llevaron acabo, no se habian engañado en sus « previsiones.»

Los hechos históricos posteriores a la ocupacion del Territorio de Magallánes están íntimamente relacionados con el progreso de las industrias de la Colonia, de modo que me remito desde luego, en órden a la continuacion de este capítulo, a los que en los siguientes diga respecto de cada una de ellas.

§ 2.º—Jeografía

Segun la lei de 30 de Agosto de 1848, el Territorio se estiende por el Norte desde el paralelo 47º.

Al Sur i al Este está limitado por el Océano Pacífico.

El límite Este fué fijado por el fallo del Rei de Inglaterra, Eduardo VII, de 21 de Noviembre de 1902, que puso término a la llamada Cuestion de Límites con la República Arjentina, i que forma en el mapa una línea sinuosa que corre por las cimas de las últimas ramificaciones de la Cordillera de Los Andes i Sierra Baguales, hasta llegar al paralelo 52º de latitud Sur. Del punto de interseccion de este paralelo con el meridiano 71º 55′ 25″ sigue rectamente al Este hasta los 70º de lonjitud Oeste, inclinándose hácia el Sur, tambien rectamente, hasta los 50º 9′ 4″ de latitud i 69º 29′ 28″ de lonjitud; continúa en seguida rectamente al Oriente hasta los 52º 9′ de latitud i 69º 11′ 43″ de lonjitud, para terminar en la Punta Dúnjenes, situada en la boca Oriental del Estrecho.

En la Tierra del Fuego, el límite es una línea recta que corre desde el Cabo Espíritu Santo, en los 68º 36′ 38″ de lonjitud i 52º 40′ 20″ de latitud, hasta el canal Beagle, en los 54º 52′ 40″.

Las Islas situadas al Sur de este canal, hasta su salida al Atlántico, son chilenas, como se desprende claramente de los términos del referido fallo, i a pesar de las aseveraciones de algunos escritores arjentinos que afirman que el Canal Beagle sale al Atlántico entre las Islas Lenox i Nueva, Navarino i Picton dejando, por consiguiente, a las Islas Nueva i Picton al lado arjentino.

La superficie total del Territorio se ha calculado en

171,438 Km.^{2} — 19,500,000 hectáreas — de los cuales 86,972 Km.^{2} corresponden a la parte continental i 84,466 a la parte insular.

Para hacer una reseña jeográfica del Territorio lo he dividido en 5 secciones, tomando en cuenta su situacion i las dificultades de trasporte que existen para llegar hasta ellas.

1.ª Seccion.—Rio Backer i vecinas

Abarca la parte continental comprendida entre los 47° i los 50° 40′. Es una rejion abrupta, compuesta de una sucesion interminable de cerros cubiertos de nieves eternas.

La navegacion por el Canal Messier, desde el Golfo de Penas hasta el Estuario de Ultima Esperanza, da una idea de estos parajes; presentan un espectáculo salvaje i atrayente; altísimos cordones de cerros que parecen formados a veces por una sola roca, caen directamente al mar sin playa que los separe: a lo léjos se divisan los contrafuertes de la Cadena de los Andes, coronados tambien de nieves eternas, cuyos témpanos enormes asumen las mas variadas formas. Innumerables estuarios, como los fjords de Noruega, comunican los primeros cerros con los mas lejanos llegando muchas veces a bañar las bases de aquellas cordilleras.

Me he internado en una lancha a gasolina por uno de estos estuarios, he navegado varias millas siguiendo su curso sinuoso, que a veces se ensancha i en otras se angosta hasta hacer creer que es su término, pero siempre se destaca al fondo, a enorme distancia, el mismo pano-

rama de altísimas i nevadas cumbres que admirara al entrar.

Toda esta seccion ha sido esplorada en su mayor parte por las Comisiones de Límites chilenas i arjentinas.

En el interior se encuentran a veces bosques de exuberante vejetacion i estensos valles apropiados para la crianza de ganado lanar i mayor.

En la rejion del Rio Backer, ya se han instalado establecimientos para su esplotacion, pero las dificultades que es menester vencer para llegar a ellas, hace dudar respecto a sus favorables resultados. Casi siempre es necesario entrar por el lado arjentino, es decir por el lado oriental.

Llueve torrencialmente i los vientos soplan con inaudita violencia.

Está poblada por indios alacalufes, talvez los últimos de la especie humana, por la miserable existencia que arrastran.

2.a Seccion.—Ultima Esperanza

Desde los 50° 40′ al Sur, el continente se ensancha formando amplios valles cruzados por numerosos rios. Es la fertilísima rejion de Ultima Esperanza.

El clima se diferencia notablemente del de los canales. Cae bastante nieve en el invierno i llueve en el verano, pero la temperatura nunca desciende demasiado i sobre todo, varía mas frecuentemente que en el norte, alternándose hermosos dias de clima primaveral, con otros lluviosos e invernales.

Estas condiciones climatéricas i la fertilidad de sus campos, han hecho de ella una de las mas ricas rejiones ganaderas del Territorio e importantísimo centro industrial.

3.ª Seccion.—Patagonia Chilena

Comprende el triángulo formado por la costa de los canales al Oeste, el Estrecho de Magallánes al Sur i el paralelo 52° hasta la Punta de Dúnjenes por el Norte.

Pueden notarse aquí dos rejiones enteramente diversas separadas por el meridiano 71° 20. La occidental, en la que se comprende tambien la Península Brunswick, es húmeda, boscosa i regada por numerosos rios i chorrillos.

La oriental es ondulada por suaves colinas que solo en la parte Sur, rejion de San Gregorio, forman una cadena de montañas de pequeña elevacion. Los rios i chorrillos son escasos, pero el suelo guarda bastante humedad, provenientes de las lluvias i del deshielo.

El viajero que va desde Punta Arenas a Rio Gallegos (Rep. Arjentina) contempla, una vez pasado el Istmo que une la Península de Brunswick al Continente, el mismo horizonte de campos inmensos cubiertos de pasto, sin un árbol ni arbusto que interrumpan su monotonía.

4.° Seccion.—Islas i canales del Territorio

Seria imposible, aun en un testo especial sobre la materia, establecer exactamente su número i condiciones. Muchos son desconocidos i salvo algunas grandes Islas, la inmensa mayoría están inesploradas.

Navegando por los canales, la vista i la orientacion se pierden entre una serie de islas que dejan estrechos pasos entre sí.

Algunas son pequeñas i parecen, por su vírjen vejetacion, un canastillo de verdura flotando sobre el mar. Otras son enormes, de cientos de miles de hectáreas, varias de ellas que encierran ríos, cadenas de montañas e inesplotadas riquezas en minerales, yacimientos carboníferos i campos ganaderos. De estas riquezas se conoce su existencia por las concesiones de que algunas han sido objeto i las pertenencias mineras que en ellas se han constituido i que rarísimas veces se esplotan, dejando para un futuro incierto, la adquisicion de una fortuna que podria hacerse efectiva estableciendo en ellas trabajos serios.

En una informacion local de Magallánes he encontrado una lista de 489 islas nominadas mayores de 100 hectáreas, contándose entre ellas algunas de mas de 100,000; i 63 islotes menores de 100 hectáreas.

Lo dicho de las islas lo repito también de los canales, cuyo número exacto es desconocido. En la misma informacion aparecian 130 canales nominados entre grandes i chicos.

5.ª Seccion.—Tierra del Fuego

Es la mas grande de las islas del Territorio i su estension, en la parte chilena, se calcula en 2.800,000 hectáreas.

Forma un triángulo cuyo vértice Norte queda dentro del Estrecho.

El lado Oriental, bañado por el Atlántico, termina en el Cabo San Diego, en el Canal Lemaire. El lado Occidental presenta numerosas escotaduras i está limitado

por el Estrecho de Magallánes, Seno del Almirantazgo i Canales Gabriel, Magdalena i Brecknock. El lado Sur se estiende desde el Cabo San Diego por el Oriente, hasta el estremo Occidental de la Península de Brecknock.

Considero importante estractar la opinion que sobre la Isla da el célebre esplorador i jeógrafo Otto Nordenskjold:

«La Tierra del Fuego, dice, puede dividirse en tres « zonas de direccion Este a Oeste. La primera de ellas o « parte Norte de la isla, está formada por dos altipla- « nicies separadas por el ancho valle de San Sebastian i « cortada por numerosos arroyos casi siempre sin agua. « En esta parte, la mas seca de la isla, no hai árboles, « pero la cantidad i calidad de su pasto la hacen especial « para la crianza de ovejas.

«La zona intermedia, separada de la anterior por la Sie- « rra Cármen Sylva, está surcada de pantanos turbosos, « bosques bajos i lagunas.

«Los estensos mantos de turba se utilizaron en las dra- « gas que aun hai fondeadas en los lechos de los esteros, « los que en su totalidad son terrenos auríferos.

«La última parte está separada de la anterior por una « cadena de cerros que comienzan en el Cabo Nose, si- « guen al Norte i Sur del Seno del Almirantazgo i Lago « Fagnano i llegan hasta las costas del Atlántico. Al Sur « de estas montañas, corre otra red de cordilleras desde « la Península de Brecknock hasta el Cabo San Diego i « bordeando todo el Canal de Beagle. En esta última re- « jion no hai un solo trozo de terreno aprovechable por- « que todo es húmedo, pantanoso i turboso.»

En resúmen, la superficie total del Territorio puede dividirse, tomando en cuenta su capacidad productora actual, en la siguiente forma:

Terrenos boscosos aptos para el ganado vacuno	8.000,000 Hts.
Terrenos planos aptos para el ganado lanar..	6.000,000 »
Cordilleras, lagunas, pantanos............	5.500,000 »
	19.500,000 »

La capital del territorio es Punta Arenas, hermosa i limpia ciudad que cuenta con todas las principales comodidades de las ciudades modernas: alcantarillado, agua potable i luz eléctrica.

Ademas existen: Porvenir, capital de la Tierra del Fuego chilena, i Natales en Ultima Esperanza.

Consecuencias de la situacion jeográfica del Territorio

Al hacer esta sucinta relacion jeográfica, he querido dar a mi estudio una forma mas o ménos completa, i, principalmente, hacer algunas consideraciones que se desprenden de una simple mirada al mapa del Territorio i que, a mi ver, tienen capital importancia.

Por tierra, i dentro del territorio, es imposible comunicarse con el resto del pais. Montañas inaccesibles, ventisqueros sobre los cuales la planta humana no puede afirmarse, rejiones enteramente desconocidas e inhabitadas, pantanos, rios, etc., paralizarían materialmente al viajero que pretendiera intentarlo.

Aun para ir a la rejion de Ultima Esperanza hai necesidad de pasar el límite arjentino i caminar varios kilómetros dentro de este territorio.

Por el mar las comunicaciones son, aunque no cómo-

das, mas fáciles, sobre todo para los grandes vapores que toman siempre la ruta de alta mar.

Los barcos chicos, que no pueden arrostrar los temporales que reinan casi todo el año en estas rejiones, deben aceptar la ruta de los canales, imperfectamente señaladas en las cartas marinas chilenas, inglesas i alemanas, quedando obligados a desafiar el peligro de sus bajos movibles, no señalados en mapa alguno, las desviaciones involuntarias que imprimen a los barcos sus fortísimas corrientes i mareas, sobre todo de noche, i los vientos que ordinariamente se encajonan entre sus riberas.

Muchos cascos se ven aun emerjir de sus tranquilas aguas i nuestra Marina Nacional ha sentido la dolorosa pérdida de algunos de sus buques que, en viaje de estudio o reconocimiento, han naufragado en ellos (1).

Al Sur de la Península de Taitao se encuentra el famoso Golfo de Penas, que hace honor a su nombre, pues solo por escepcion está tranquilo constituyendo una barrera insalvable para buques menores no construidos especialmente para los canales.

En cambio por el lado arjentino, la situacion es enteramente diversa.

Ya he dicho que pasado el Istmo que une la Península de Brunswick al Continente empieza una serie de lomajes suaves i pastosos, que se continúan en la Patagonia Arjentina con el mismo aspecto, o, mas claramente,

---

(1) Recuerdo el Crucero «Presidente Pinto», mandado por el Capitan Whiteside, el mejor práctico chileno de los canales, que perdió su buque en uno de estos viajes i que de vergüenza por lo que él consideró una falta, aun cuando no era suya la culpa, se quitó la vida. Ultimamente el «Casma», cuyos restos se remataron en Punta Arenas en $ 5,000.

que no son sino las últimas estensiones de las enormes llanuras arjentinas.

Las comunicaciones terrestres por este lado son sumamente fáciles. El viajero que va desde Punta Arenas a Rio Gallegos puede recorrer los 300 Km., que separan los dos puntos indicados, en uno de los automóviles que hacen este servicio regularmente, con la seguridad de no sufrir en su camino ni el menor tropiezo.

Por mar las comunicaciones no presentan dificultades para los buques de cualquier tonelaje, pues la navegacion del Estrecho de Magallánes es mui conocida i en el Atlántico no hai ni canales ni grandes corrientes que salvar.

De lo dicho se desprende que el Territorio de Magallánes tiene cerrada su comunicacion por tierra con el resto del pais, i que las marítimas son difíciles. Se deduce ademas, que las comunicaciones terrestres con la Arjentina son mui fáciles i que las marítimas no presentan inconvenientes.

Esta situacion jeográfica crea para Magallánes desventajas evidentes de todo órden. Comercial, porque sus riquezas seguirán seguramente el camino más fácil: Arjentina; i a la inversa, los productos chilenos esportables cuentan con ménos probabilidades de llegar a estas tierras.

Por el lado estratéjico ellas son tan claras que no es menester esplicarlas.

Pero el mal mas grave, que en vez de ayudar a contrarrestar estas desventajas jeográficas tiende a hacerlas mas i mas sensibles, está, a mi entender, en la forma en que está distribuida la fuente de la riqueza magallánica: la tierra, i en la nacionalidad de los que la poseen.

Ningun inconveniente puede haber en cualquiera otra

rejion de Chile, en que un estranjero posea 100 o 100 mil hectáreas de suelo nacional, ni en que haya varios en estas condiciones, porque la fuerza del medio en que se vive sería bastante para anular cualquiera dificultad que con él o ellos pudieran orijinarse. Pero sí lo hai i gravísimo, de que en una rejion como en Magallánes aislada de Chile, por una parte, i unida a la Arjentina por otra, la tierra esté entregada a unas pocas personas o sociedades i que todas ellas, con una sola escepcion, sean estranjeras.

El elemento chileno está representado aquí por el peon en los campos, i el obrero en las ciudades. Carece de fortuna i no posee otra fuerza que la facultad de declararse en huelga cuando su salario no satisface sus necesidades.

No solo no existe, pues, la influencia del medio ambiente chileno, sino que existe la del arjentino, poderosamente ayudada por el Gobierno de aquel pais con su atencion de cada momento i que tiende a atraer hácia sí al elemento nacional, i a ayudar al estranjero de modo que anule el poder que aquél pudiera tener sobre este último.

Se dirá que la Sociedad Esplotadora de Tierra del Fuego es chilena, porque así está establecido en sus estatutos; pero esta es una disposicion que en el hecho está mui léjos de cumplirse.

Los millones de hectáreas de tierra chilena que esplota están administradas por ingleses, que lo son, desde el Administrador Jeneral, Administradores de Estancias, Jefes de Secciones de las mismas, capataces i gran parte de los ovejeros, contratados todos directamente en Escocia, Irlanda o Alemania para prestar sus servicios en la rejion, con desprecio del elemento nacional, al cual se le relega al oficio mas duro, al de peon, aun cuando entre los

mismos haya muchísimos que poseen señalados méritos para ocupar aquellos puestos, magníficamente bien rentados, i de los cuales son sistemáticamente escluidos.

En los campos de la Esplotadora, què comprenden estensiones superiores a muchos paises europeos, se habla principalmente ingles, idioma en que tambien imparten diariamente sus órdenes los Administradores i en que está escrita gran parte de la correspondencia. I por fin, hacen el pago a sus obreros en libras esterlinas, desdeñando la moneda nacional.

¿Puede considerarse Chilena a esta Sociedad?

Mas adelante daré otros datos sobre la distribucion de su capital que confirma mi opinion de que es estranjera, tanto en el hecho, como en sus simpatías i tendencias.

Ultimamente se dijo en Punta Arenas que la firma Braun i Blanchard, dueña de la línea de vapores de este nombre, dos de los cuales están destinados al servicio de la costa norte de Chile, los únicos actualmente, no renovaría el contrato respectivo con el Fisco chileno, porque le eran mas convenientes los viajes de sus barcos a Estados Unidos.

Esta noticia produjo entre los nacionales un verdadero pánico, pues tal decision significaba para algunos la separacion de la familia i para todos los chilenos una sensacion de aislamiento de la Patria, estraña desde el momento en que continuamos en ella, pero que corresponde perfectamente a la situacion del Territorio.

Absolutamente necesario es, a mi entender, que el Gobierno trate de remediar esta situacion de inferioridad en que están colocados los chilenos en Magallánes, cualesquiera que sean las causas que la hayan provocado, porque ella significa, ya, no solo un malestar local, sino otro

que, manifestándose por uno de los estremos del cuerpo de la República, puede producir un trastorno total.

No podemos olvidar que está pendiente la cuestion de las Islas del canal Beagle, la que, miéntras no se solucione, servirá de insalvable escollo para las sinceras relaciones entre ámbos paises.

El remedio estaria en ligar a esta parte del territorio nacional al resto de la República por los fuertes lazos del comercio i del constante intercambio de personas que demostraran patentemente una estrecha comunidad de intereses con estas rejiones, pero seria menester un servicio de trasporte que no existe i que el Gobierno no está en condiciones de improvisar. Preciso es, pues, desecharlo.

Otra forma de subsanar estas desventajas creadas por la situacion jeográfica seria la de nacionalizar o chilenizar este Territorio, medio que, aun cuando no lo establece la Economía Política para reaccionar contra aquélla, salvaria sus inconvenientes.

Chilenizar, digo, pero no en la forma en que se llevó a cabo en Tacna i Arica. Allá se mandaron familias e individuos para aumentar el número de chilenos, creyendo que a esto se llama chilenizar, i sin considerar que en la vida de las sociedades existen leyes naturales, a las cuales deben adaptarse medidas de esta especie.

En efecto, el aumento de brazos que allá se produjo, trajo la disminucion en el precio de la mano de obra i los chilenos llevados a Tacna con grandes gastos, no encontrando compensacion al abandono del lugar en que nacieron, en el bajo jornal que ganaban, se volvieron al Sur i la colonizacion o chilenizacion fracasó.

En Magallánes pasaria igual cosa, con la diferencia de que aquí un procedimiento semejante contribuiria solo

a hacer mas dura la condicion del obrero que es chileno.

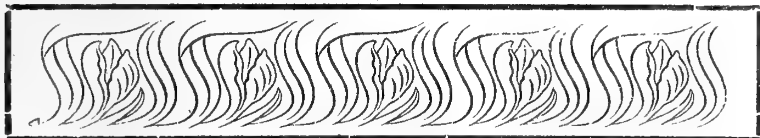
Para chilenizar es preciso dar al individuo un aliciente suficientemente poderoso que lo induzca a permanecer en el lugar de la República objeto de ella, aliciente que no puede ser otro que la tierra.

Repartir la tierra cuya propiedad aun tiene el Estado en su poder, entre los chilenos esclusivamente. He ahí la forma de salvar su actual triste condicion.

Ya que no existen medios fáciles de trasporte; ya que Magallánes puede considerarse con respecto al resto del pais como una isla, para llegar a la cual es menester navegar muchos dias; ya que sus pobladores son en gran parte estranjeros; ya que toda la riqueza está en sus manos, es menester que exista siquiera patriotismo, para que pueda considerársela realmente chilena i para que Chile reporte algun beneficio de esta enorme i riquísima rejion.

Es necesario que frente al estranjero con base en la tierra, esté el chileno con base tambien en la tierra, no en son de lucha, sino como medida de equidad i conveniencia nacional.

Si se llevara a efecto una colonizacion en forma conveniente, Chile no tendria para qué preocuparse de las condiciones jeográficas, por demas desventajosas en que se encuentra el Territorio de Magallánes, ni de la atraccion indirecta, i velada, pero segura, de la vecina República sobre los pobladores de él; ni los chilenos jamas se sentirian abandonados si, por cualquiera causa, el servicio actual de vapores se interrumpiera porque aquí tendrian, en tal caso, o en el de un conflicto armado, un pedazo de suelo de la patria que defender.



SEGUNDA PARTE

Magallanes productor

INDUSTRIAS

CAPITULO I

CAZA I PESCA

Gran auje tuvieron en otra época estas industrias, pero hoi están completamente muertas por la estincion casi completa de las especies animales que eran objeto de ellas.

§ 1.º—Caza

Hasta hace pocos años Punta Arenas fué un espléndido i abundante mercado de pieles de variadas clases. las que se esportaban a Europa en grandes cantidades. El

zorro, el huanaco, el puma, el avestruz, i el chingue abundaban en las pampas i bosques de la Tierra del Fuego i la de Patagonia, pero hoi son mui escasos debido a la poca estrictez de las disposiciones que prohiben la caza en las épocas de veda i a la falta de personas encargadas de vijilar su cumplimiento.

§ 2.º—Pesca

Los mismos motivos que concluyeron con las especies terrestres han terminado con las marinas.

La pesca de ballenas, nutrias, lobos de piel fina i focas, dió oríjen a muchas de las actuales fortunas de Punta Arenas, entre las cuales la mas conocida ha sido la del famoso ex-cazador de lobos de mar, don José Noriega, creador de la actual Sociedad Esplotadora de Tierra del Fuego.

Hasta hace algunos años existia la Sociedad Ballenera de Magallanes que liquidó en forma ventajosa cuando comprendió que la constante disminucion de dichos cetáceos la llevaria a la ruina.

En la actualidad se esplota con éxito halagüeño la pesca de centollas, esquisito crustáceo que compite, segun la opinion jeneral, con ventaja evidente sobre la langosta de Juan Fernández, pero la manera de pescarla concluirá mui pronto tambien con ella si no se lejisla i se imponen severas penas a su pesca en la época de la reproduccion. Existe una fábrica para envasar la centolla i esportarla en grandes cantidades.

El Gobierno deberia tomar medidas eficaces, que podrian ser mas o ménos las siguientes, con el objeto de evitar la estincion total de estas especies, que pueden cons-

tituir para el pais una futura fuente de entradas i de nuevas actividades:

1.° Prohibir la pesca i la caza por cinco o seis años, como lo han hecho con mui buen acuerdo en ocasiones semejantes, los Gobiernos de Estados Unidos, Rusia i Japon.

2.° Arrendar el derecho de pescar ballenas i las rocas loberas.

3.° Reservar la pesca de lobos i ballenas esclusivamente a embarcaciones nacionales.

4.° Crear un servicio de policía Marítima, que podria ser desempeñado por las escampavías de la Armada que hacen trabajos marinos en estas rejiones i que tienen su base en Punta Arenas. Seria, a la vez que una excelente escuela de aprendizaje i conocimiento de las costas i canales magallánicos, en su inmensa mayoría inesplorados, un medio de evitar que buques filibusteros, como lo hacen ahora impunemente, se dediquen a esta pesca en nuestros mares.

CAPITULO II

Minería

Jeneralidades

Desde la toma de posesion del Estrecho hasta el año 1899, mas o ménos, la esplotacion de las minas se hizo libremente, sin sujetarse a las prescripciones de la lei, por lo que es difícil hacer un estudio retrospectivo de la minería en Magallánes ántes del año indicado.

Las Memorias de los diferentes Gobernadores constatan la existencia de minerales de oro i yacimientos carboníferos que se esplotaban solo temporalmente los primeros, i en la medida de las necesidades de los habitantes los segundos.

Despues del año indicado se operó un cambio brusco al respecto. Se encontró oro en abundancia en Tierra del Fuego i en las Islas situadas al Sur del Canal de Beagle, especialmente en Picton i Navarino.

La noticia de estos descubrimientos se propaló en el Territorio rápidamente, cruzó las fronteras i llegó a Europa, lo que atrajo hácia acá a una gran cantidad de individuos de diferentes nacionalidades, muchos de los cuales se quedaron en Magallanes.

En 1909 habia 3,173 pertenencias de terrenos auríferos solamente, que ocupaban una estension total de 15,968 hectáreas de suelo.

Haré una reseña de las diferentes sustancias minerales cuya existencia se conoce, de su riqueza, desarrollo i estado actual.

§ 1.º—Carbon de piedra

La existencia del carbon en Magallánes es conocida desde la época de las espediciones españolas, es decir, de las primeras que llegaron a estas costas. El capitan Pedro Sarmiento de Gamboa habla, en un informe presentado al Rei de España, «de una piedra negra que echándola en el fuego arde como aceite mucho tiempo, mejor que el carbon de piedra de Francia».

La espedicion chilena que fundó el fuerte Búlnes en 1843, en la que venia el sabio prusiano, don Bernardo

Philippi, se dió cuenta inmediatamente de la existencia del carbon por los trozos que se encontraron varados en la playa.

Comprendiendo la importancia del descubrimiento, se lanzaron a esplorar el terreno hasta que se halló el manto a una distancia inferior a 3 leguas del Rio de las Minas, en cuya ribera derecha fundó el gobernador, Coronel Mardones, la actual ciudad de Punta Arenas.

El Dr. Philippi llevó muestras de este carbon a Santiago donde fué analizado por los eminentes Profesores de la Universidad de Chile, señores Ignacio Domeyko i Amado Pissis, los cuales dieron al respecto el siguiente informe que, aun cuandó mui antiguo, nada ha perdido de su valor científico.

Dice así:

«1.º El carbon fósil de Magallánes, aunque algo inferior en calidad al carbon fósil de Concepcion, poco se « diferencia de este último i puede tener el mismo uso, ya « sea empleado en el estado bruto, en hornos de reverberos, hornos de manga o fraguas ordinarias, ya sometido a una carbonizacion previa para convertirlo en cok, « ya destilado en cilindros cerrados para la fabricacion « del gas de alumbrado.

«2.º Que cada 3 qq. de este carbon equivale para el consumo de los hornos a lo ménos a 2 qq. de buena hulla de « Inglaterra i cada 6 qq. del mismo carbon, a 5 qq. del mejor carbon de Concepcion.

«3.º Que para el trasporte, el carbon del Estrecho parece llevar alguna ventaja al de Concepcion, siendo aquel « mas resistente i ménos sujeto a rajarse i partirse por sí, « que el segundo.»

En la nota con que acompañan este informe agregan: «El carbon fósil del Estrecho pertenece a aquella clase

« de combustible que se conoce con el nombre de lignita.
« Es mui parecido al carbon fósil de Talcahuano i Colcu-
« ra; i hallándose del mismo modo que este último en la
« orilla del mar, en una situacion análoga a la de la ligni-
« ta de Concepcion, es mui probable que el carbon del Es-
« trecho pertenezca a una formacion mas reciente i a una
« época terciaria mas moderna.»

El carbon del Estrecho equivale en carbon puro a, mas o ménos, 0,497.

Comparando este resultado con los carbones de Concepcion i la mejor hulla de Inglaterra, se ve que el carbon del Estrecho es capaz de realizar en carbon las dos terceras partes de lo que puede realizar la hulla inglesa, i las cinco sestas partes de lo que da la mejor lignita de Concepcion.

Posteriormente dos jeólogos franceses, los señores Mallard i Edmundo Fuchs, i algunos análisis practicados en Paris i New York, han venido a confirmar lo que dijeron los señores Pissis i Domeyko en el informe preinserto.

En 1868 se pidieron propuestas públicas para la esplotacion del carbon de Magallánes, i el señor Ramon H. Rójas, conocido industrial de aquel entónces, obtuvo el derecho de llevarla a cabo, pagando un peso por cada tonelada que esportara o vendiera en la ciudad.

Alcanzaron a esportarse muchos miles de toneladas, pero algunas dificultades ocurridas en la administracion de la Sociedad que formó el señor Rójas, hicieron terminar los trabajos.

Este abandono duró hasta 1897, en que don Agustin Ross adquirió la propiedad de aquellos terrenos carboníferos i empezó la esplotacion que hace algunos años ha

continuado la Sociedad Menéndez Behety. A este yacimiento se le llama la mina «Loreto».

Ademas de la fabricacion de briquetas para el consumo local, el carbon bruto se esporta en cantidades superiores a 20,000 toneladas anuales. La calidad va mejorando dia a dia a medida que las labores se van profundizando; últimamente he leido en un diario de Punta Arenas que se estrajo un trozo de carbon de 95 kilógramos de peso.

Existen, ademas de la mina «Loreto», numerosísimos mantos de lignita de igual calidad, cuya esplotacion ha tenido gran auje en otras épocas, como las minas «Marta» i «Magdalena», en el canal Fitz Roy; pero las dificultades de comunicacion, la falta de mercado local i la escasez de trasportes marítimos, han impedido su desarrollo.

En la rejion de Ultima Esperanza se conocen muchos mantos a flor de tierra, que proporcionan lumbre a puesteros abandonados en los campos i que nadie esplota por los mismos inconvenientes apuntados.

En Tierra del Fuego se ha comprobado tambien la existencia de mantos carboníferos en varios puntos, sobre todo en la costa de Useless Bay (Bahía Inútil). Igualmente lo hai en Nose Peak, en el Seno del Almirantazgo, en Rio del Oro, Santa María i Rio Oscar. Todos estos carbones han sido analizados en repetidas ocasiones i lo informes al respecto han sido siempre favorables.

El esplorador Otto Nordenskjold, que, como he dicho, estudió durante un año la Tierra del Fuego, se espresa así del carbon de Nose Peak:

«Sobre la edad del carbon nada puedo decir de defini-
« tivo; sin embargo, no cabe duda de que es de formacion
« terciaria... Lo que en cualquier caso queda fuera de
« toda duda, es que el carbon descubierto en Tierra del
« fuego es de una calidad mui superior a la del carbon li-

« nítico que se encuentra en la mina «Loreto» de Punta « Arenas».

Como se ve, hai enorme abundancia de carbon en Magallánes, de una calidad inferior al de Inglaterra i casi igual al de Concepcion por su poder calorífico, pero que se presta admirablemente para ser usado en la industria i en la navegacion.

Desgraciadamente, fuera de la mina «Loreto», las demas permanecen inesplotadas, es decir, hai aquí una riqueza que es imposible calcular, de que nadie se preocupa.

Varios injenieros han iniciado esperiencias con el objeto de remediar en alguna forma la escasez de poder calorífico, para que pueda competir con la hulla inglesa, pero no se conoce el resultado de tales investigaciones, las que probablemente no se han terminado.

El injeniero don Cárlos Babinsky ha escrito un luminoso libro sobre la enorme riqueza que encierra el carbon de Magallánes i dice que briqueteándolo adicionado con carbon molido ingles, i convenientemente aprensado, daria brillantes resultados en el comercio mundial.

§ 2.º—Asfalto. Bitúmen

En algunas rejiones de la Isla Dawson, de propiedad de la Sociedad Ganadera Jente Grande, i en Agua Fresca, en el Continente, se han encontrado yacimientos de una sustancia que al acercársele un fósforo arde fácilmente, despidiendo una regular cantidad de humo i cuya llama, una vez apagada, despide el olor característico del caucho quemado. Dicha sustancia es asfalto o bitúmen.

§ 3.º—Turba

Existen enormes cantidades de esta formacion primaria del carbon, tanto en el Continente como en la Tierra del Fuego. Sobre todo en esta última hai rejiones enteras, que abarcan miles de hectáreas, i que forman un solo turbal.

Hasta la fecha nadie se ha preocupado de esplotarla como combustible. Solo algunos estancieros i administradores, principalmente en las partes en que no hai bosques, la utilizan en sus estufas i alimentan con ella sus motores.

Para usarla se corta en trozos regulares del tamaño i la forma de un ladrillo, se deja espuesta al aire para que pierda algo de su humedad, i despues se emplea con excelentes resultados.

Hace algunos años se inició la formacion de una Sociedad Anónima para la esplotacion en grande escala de estas inagotables turberas, pero el negocio no llegó a consumarse.

§ 4.º—Petróleo

Ha venido a causar esta sustancia el mismo entusiasmo que produjo el oro en los años 1905-1907.

La presuncion de la existencia del petróleo data del año 1893, en que dos jóvenes naturalistas franceses que vinieron en comision a Patagonia i Tierra del Fuego con fines científicos, encontraron un líquido que ellos creian fuera petróleo, el que se llevaron a Francia para su análisis, pero nadie dió importancia a este hecho.

Pocos años despues un jóven chileno creyó hacer igual descubrimiento en Rio Amarillo i se pensó fundar una Sociedad, pero nada resultó.

En 1905 se encontraron indicios de petróleo, que casi constituian una evidencia respecto a su existencia, i se constituyeron pertenencias petrolíferas en Santa María (Tierra del Fuego) i tambien en Rio Seco, cerca de Punta Arenas.

Se formó un sindicato, se adquirieron las maquinarias necesarias i se puso la direccion de los trabajos en manos de un técnico especialista.

Posteriormente se han organizado nuevas Sociedades, que en la actualidad están fundidas en una sola, la que continúa con paciencia indestructible sus sondajes.

Se ha estudiado la analojía del terreno en que se dice haber petróleo con la de los pozos de Rivadavia (República Arjentina) encontrándose las mismas condiciones jeolójicas, a la vez que evidentes muestras de su existencia. Sus directores prosiguen los trabajos.

A continuacion doi un informe del célebre Laboratorio Municipal de Buenos Aires, sobre una muestra d[illegible]as que se le sometió.

«Análisis de la muestra de gas traida de T[illegible] del Fuego

« Es incoloro, inodoro, combustible i luminoso.

« La composicion centesimal es la siguiente:

Gases absorbidos iluminantes por el alcohol	2.19%
Oxido de carburo	1.61 »
Acido carbónico	no hai
Oxíjeno	1.40%

Gases absorbidos por el Acido Sulfúrico (Olefine)........................	0.99%
Azoe............................	28.00 »
Hidrójeno, metano i otras parafinas.	65.81 »

«La composicion exacta de estos carburos no ha podi-
« do determinarse por no conocerse actualmente medios
« para aislarlos. Debido al resultado de su combustion es
« probable que el Hidrójeno entre formando la mitad de
« su composicion i que, el metano i las parafinas superio-
« res ocupen el resto, encontrándose estas últimas en ma-
« yor proporcion. La naturaleza de este gas deja suponer
« que puede provenir, igualmente, de yacimientos de pe-
« tróleo o de hullas análogas al Broghead.

«Mi opinion es que pertenece a yacimientos de petró-
« leo.—(Fdo). A. Bressillard.»

El Supremo Gobierno ha enviado en varias ocasiones a jeólogos oficiales para que informen sobre la efectividad de la existencia del petróleo, pero los informes no se han publicado, aunque se saben que son varias las opiniones que han vertido en ellos.

En la actualidad, los progresos que se hacen en la busca del petróleo son lentos pero constantes. Las acciones de $ 1 se ofrecen a $ 1; gran número de personas no creen en su existencia. No obstante, las sondas petrolíferas instaladas en diversas partes del Territorio, siguen trabajando, i a pesar del mutismo absoluto de sus directores sobre el éxito final, se continúan haciendo gastos i contratando especialistas que trabajan en los pozos dia i noche.

Talvez en una mañana no mui lejana podamos unir a la riqueza carbonífera, aurífera i ganadera de Magallanes

este nuevo factor, que llevaria el Territorio a una situacion esplendente i privilejiada, no sólo en Chile, sino aun en el mundo entero.

§ 5.º—Yacimientos auríferos

Hai constancia de la existencia del oro en Magallanes, desde 1868.

En ese año el Gobernador del Territorio, don Oscar Viel, comunicaba al Gobierno su descubrimiento en las arenas del Río de las Minas, que cruza la ciudad de Punta Arenas.

En 1879, el Teniente de nuestra Armada, don Ramon Serrano Montaner, mandado en comision científica a la Tierra del Fuego, poblada en ese entónces únicamente por indios, dice en su diario de viaje, publicado en el «Anuario Hidrográfico de Chile», tomo VI, año 1879, «que « en la ribera del río que él llamó del Oro, nombre que aun « conserva, sus soldados encontraron pepitas de este me- « tal donde quiera que lavaran las arenas».

Estas comunicaciones oficiales llegaron a conocimiento de algunos chilenos del norte del pais, que se trasladaron a la isla i empezaron la esplotacion viviendo en tiendas, desafiando los vientos huracanados de la rejion, la nieve i, sobre todo, con el arma siempre al alcance de la mano para defenderse de los astutos indios fueguinos.

El lavado de las tierras se hacia con palanganas de madera i a veces con canaletas, es decir, en la forma mas primitiva.

No obstante, los resultados fueron tan halagadores que empezaron a llegar del centro del pais, Buenos Aires i aun

de los paises europeos, gran cantidad de hombres atraidos por el codiciado metal.

Una circunstancia fortuita hizo que esta inmigracion aumentara.

En 1884, naufragó en la costa Norte del Cabo Vírjenes el vapor frances *Artique*. Numerosas personas de Punta Arenas acudieron al wreck (naufrajio) a salvar la mercadería i cobrar la prima correspondiente. Pues bien, los que fueron al lugar de la catástrofe pronto se dieron cuenta, al mismo tiempo que salvaban la mercadería del vapor, que estaban pisando sobre oro, tal era la cantidad que de este metal habia.

Con el hallazgo se produjo un verdadero éxodo de personas de Punta Arenas i Buenos Aires a «Zanja a Pique», nombre del lugar. Se estrajeron cantidades considerables de oro i varias de las actuales fortunas de Magallanes tuvieron allí su oríjen.

Entre los primeros buscadores de oro merece mencionarse a don Julio Popper, hombre intelijente, conocedor del trabajo i de gran cultura. Venia comisionado por una sociedad de Buenos Aires, por cuya cuenta habia organizado una pequeña espedicion. Desembarcó en Punta Arenas donde se negó a ocupar hotel alguno; en cambio levantó su carpa al lado del muelle i allí instaló una verdadera guardia militar, con individuos uniformados como soldados i que tenian la consigna de impedir que álguien se acercara al campamento.

En seguida se trasladó a San Sebastian, en cuya bahía encontró oro en abundancia; formó nuevamente su campamento i prohibió que otro trabajara en los alrededores. Para mantener su poder hacia maniquíes de trapo, rellenos de paja, que montaba a horcajadas sobre los caballos i que a la distancia semejaban un destacamento

de caballería. El que trataba de acercarse i divisaba los jinetes que parecian estar de guardia cerrando el paso al lugar en que se encontraba el oro, se veia obligado a emprender la retirada, porque en tierra del Fuego, como en los famosos placeres de California, no existia en aquella época otro derecho que el de la fuerza.

He hecho hincapié en este señor Popper porque a pesar de sus farsas, su actividad i conocimientos produjeron el descubrimiento del oro en la Isla del Canal Beagle en cantidades nunca soñadas, lo que trajo para la colonia de Magallánes, en formacion todavía, consecuencias cuyos benéficos resultados han venido a ser reconocidos sólo ahora.

En efecto, las noticias llevadas a Buenos Aires por los trabajadores de Popper eran estupendas i verídicas: en las Islas Picton i Navarino, el oro no habia sino que recojerlo; los horrendos temporales de viento i agua que constantemente azotan aquellas rejiones se encargaban de lavar el suelo i removerlo. Se encontraron tazas i capas enormes de oro.

Popper hizo entónces acuñar moneda—de oro por supuesto—i estampillas con su efijie, para el servicio del establecimiento...

Como digo, tales noticias trastornaron muchas cabezas. Cada vapor llevaba cien o mas hombres, austro-húngaros en su mayoría, que sin otro equipaje que una pala i una picota, iban a desafiar las tempestades, el frio i el viento, en cambio de unos puñados de oro. I la fortuna les sonrió.

Tales hombres no volvieron a su tierra sino a Punta Arenas. Con su actividad que despues dedicaron a otros fines, cimentaron la colonia, formaron el comercio i hoi constituyen la colectividad estranjera que con mayor nú-

mero de miembros cuenta Magallánes. Son sobrios, fuertes, trabajadores i honrados, i, como mas adelante veremos, han influenciado a los chilenos inculcándoles las virtudes apuntadas, que poseen en alto grado.

Se calcula, segun documentos oficiales, que desde 1891 a 1893 se estrajeron de Navarino, Lenox, Picton i Nueva 2,000 Kgrs. de oro, es decir, segun el precio actual, $ 5.700,000 de 12 d.

Pero en estas esploraciones aisladas, cuando el rendimiento empezaba, como es natural, a disminuir, los oreros se iban a otra parte no encontrando compensacion en un escaso producto, a los sufrimientos que debian soportar en un pais poblado de indios que les eran hostiles i con un clima infernal.

Las espediciones a diferentes parajes de la Isla continuaron, pero, por la circunstancia apuntada, se vió que era necesario que el trabajo, hasta entónces desempeñado por el hombre, lo hiciera en adelante la máquina, con lo que entró al segundo período de la esplotacion del oro en Magallánes: el de las Sociedades Auríferas, con grandes capitales i dragas mecánicas.

La enorme cantidad de oro estraida hizo pensar en una esplotacion en grande; álguien formó una sociedad por acciones i éste fué el toque de alarma para muchos.

Se pidieron numerosísimas pertenencias que abarcaban enormes estensiones de terrenos, pertenencias, la mayoría de ellas, jamas visitadas i elejidas solamente allí donde las imperfectas cartas jeográficas marcaban un chorrillo o un rio.

Sabios i aventureros ignorantes, chilenos i estranjeros, formaban sociedades con solo mostrar los títulos de una pertenencia a la que auguraban, naturalmente, un gran porvenir.

Vinieron capitales de Chile, Arjentina i Estados Unidos, que se invirtieron en costosísimas instalaciones.

Pero, como todo negocio emprendido atolondradamente, i sobre todo, por personas que en jeneral no tenian preparacion especial para la materia, no tardaron en hacerse públicos sus desastrosos resultados.

Las dragas encargadas (casi todas compradas en Holanda, en una misma época i de igual tipo) no dieron en Tierra del Fuego los resultados esperados, porque no eran apropiadas para la clase de terreno en que iban a trabajar.

Para trasportarlas hubo que construir caminos. Despues, para hacerlas funcionar, necesitaban carbon de piedra, cuyo trasporte significaba injentes sacrificios de tiempo i de dinero.

I aun, lo que es peor, la cantidad de oro que habia no era tanta que produjera siquiera un módico interes en relacion con el capital invertido.

La ruina de estas Sociedades no tardó en pronunciarse i, junto con ella, desapareció la fé en el oro. El entusiasmo loco se trasformó en triste decepcion.

Esta es la historia sucinta del oro en Magallánes. La he oido, durante un viaje a Tierra del Fuego, de los labios de uno de los primeros que llegó a esa rejion a trabajarlo, de uno de esos chilenos esforzados, como los pioneers americanos, que, a pesar de su esquisita educacion, ha permanecido largos años perdido entre los montes, viviendo como un salvaje; de esos que han tenido muchas veces la fortuna en sus manos i que un golpe de la suerte se la ha hecho perder por una ambicion mal entendida.

Al escribir esta Memoria i consultar documentos oficiales, la he encontrado relatada en las comunicaciones

de los Gobernadores mas o ménos en la misma forma, de modo que ni siquiera me he referido a ellas.

Todas las supremas ambiciones fundadas en una fortuna rápida se perdieron; nadie quiso oir hablar en adelante del oro i allí quedaron—las he visto—entregadas a la accion destructora del tiempo, las colosales instalaciones hechas.

No obstante el oro existe i en cantidad aun desconocida. Falta hacer un estudio detenido, i en vez de gastar el dinero a ojos cerrados, ir haciéndolo en relacion con la produccion.

Así lo han comprendido algunos hombres de iniciativa que ahora están haciendo su fortuna de ese modo, porque como lo dijo un Injeniero ingles, Mr. C. C. Longridge en una obra titulada «Gold Dredging» (Dragaje del oro):

«El dragaje del oro ha llegado a ser un negocio mecá-
« nico i comercial; como inversion es hoi uno de los mas se-
« guros negocios del mundo. Presentará cada dia mas i
« mas atractivos, en la medida del abaratamiento de los
« capitales que se le dediquen. El dragaje del oro es una
« industria real. En California no se han conocido mejores
« negocios. La industria es jóven, pero limpia, fuerte i de
« buena salud i tomará luego grandes proporciones. Los
« cascajos que hace algunos años nada producian, se han
« hecho hoi mui reproductivos».

Opuesta a esta idea es la opinion vulgar de algunos pesimistas al respecto, que dicen «que el valor del 60% del
« oro que se produce anualmente en el mundo es menor
« que los gastos que orijina su esplotacion, i, sin embargo
« aun se persiste en esta industria por ser tan atrayente».

§ 6.º—Cobre

Se han encontrado minas de cobre en Cutter Cove, en el Canal Jerónimo, i Yendegahia, en el Canal Beagle.

Los ensayos de los primeros han sido bastante favorables, encontrándose una lei que varia del 7 al 22%.

En el segundo lugar el rendimiento ha sido algo inferior.

Es mui difícil saber si el cobre existe en Magallánes i ménos saber su cantidad. El suelo está aquí cubierto de una capa de terreno vejetal, árboles i musgo, lo que hace eventual llegar a descubrirlo; mui distinto por supuesto, al Norte del pais, en que la roca se presenta por lo jeneral desnuda.

Los dos yacimientos nombrados fueron encontrados por una simple casualidad.

§ 7.º—Mármol

En las ventanas de diversas casas de comercio de Punta Arenas se han exibido últimamente hermosos trozos de mármol plomo i rosado, provenientes de una de las Islas del Estrecho, que hacen augurar un hermoso porvenir para la industria correspondiente.

§ 8.º—Cal

Cuando se empezaron a construir casas de material en Punta Arenas, se buscó este elemento indispensable, que hasta entónces era reemplazado poi cemento hidráulico cuyo precio era subidísimo.

Se le encontró en Punta Carrera (Península de Brunswick) pero su calidad no era mui buena.

Prosiguiendo las investigaciones se descubrieron nuevos yacimientos cerca de Porvenir (Tierra del Fuego), siendo estos últimos de mejor clase i el preferido en las construcciones.

§ 9.º—Guano

Un naturalista que venia en el buque ingles *Nassau*, que esploró la Patagonia, escribió una obra: «Notes on the Natural History of the Strait of Magellan and West Coast of Patagonia», que existe en la Biblioteca «Lautaro Navarro» de Punta Arenas, i en ella habla de la inmensa cantidad de pingüinos que aun hoi existen en la Isla Magdalena.

Con el trascurso de los siglos se ha acumulado allí una cantidad considerable del guano de esas aves que, segun, las esperiencias realizadas, constituye un admirable abono para las tierras en jeneral.

Ensayadas en Santiago estas muestras, ha resultado que el guano de Quarter-Master i de Magdalena, tiene las mismas características que el de Chincha, en el Perú, i proviene de los pájaros marinos del Estrecho.

Esta fuente de riqueza está inesplorada, lo mismo que el aceite de pingüino.

§ 10.º—Yacimiento de sales calcáreas i otras

En las islas situadas al Occidente de los Canales Patagónicos se han encontrado yacimientos de sales calcáreas, fosfatos i sulfatos de cal, sales de hierro, cloruros

i cloratos de cal, ninguno de los cuales se esplota, aun cuando muchos de estos productos pueden ser utilizados como abono para las tierras.

§ 11.º—Coral

A pesar de que es un producto de los mares calientes o templados, se ha encontrado un banco en las heladas aguas de Magallanes, en el Canal de Calabresse, entre las Islas Santa Rosa, Gaeta i Denaro.

Se conoce otro de color rojo en Tom Bay, i por último, en el Estrecho mismo, frente a cabo Monmouth, un poco al Sur de Porvenir, se ha constatado la existencia de varios mas.

§ 12.º— Piedras preciosas.— Otros yacimientos

En las aguas auríferas de la Tierra del Fuego es mui frecuente encontrar pequeños i hermosos rubíes, aunque se ignora si es el rubí o alúmina nativa o el aluminato de magnesia, mui inferior en dureza i mucho ménos estimado como piedra preciosa.

Por último, se deben mencionar tambien los pedimentos que se han hecho de Yacimientos de azufre, manganeso i de mica en la Península de Taitao.

CAPITULO III

Agricultura i especialmente Ganadería

Oríjenes.—Enorme riqueza actual i dificultades vencidas para formarla.—Sociedad Esplotadora de Tierra del Fuego.—Sociedad Jente Grande.—Cultivos intensivos.—Praderas artificiales.—Obstáculos que se oponen a las anteriores formas de trabajos.—Colosales rendimientos que podrian dar.—Industrias derivadas: graserías, frigoríficos.—Necesidades de vulgarizar el consumo de carnes conservadas i frigorizadas.—Ventajas económicas de su consumo para Chile.—Industria de curtiduría de cueros i fabricacion de calzado.—Industria textil.—Produccion del Frigorífico de Puerto Sara.

No trataré en este capítulo sino secundariamente del cultivo del campo, cuyo es el significado etimolójico de la palabra agricultura, ya que ésta no se practica todavía sino en reducidísima escala; me referiré, principalmente, al producto de las tierras magallánicas, no cultivadas, pero sí adaptadas por la mano del hombre al mas lucrativo i seguro de los negocios que puede haber actuamente en el Territorio: la ganadería.

Esta es hoi, por excelencia su grande industria, en la que hai invertidos cientos de miles de libras esterlinas, i cuyos productos han dado fama a la rejion, fama que, por desgracia, es mas jeneralmente conocida en Europa i Buenos Aires que en la capital de Chile.

Talvez no haya en el pais, fuera de las salitreras, una industria a la que se hayan dedicado mas esfuerzos, que haya arrastrado mas capitales ni que sea tan noble como ésta.

Las salitreras fueron una riqueza que no hubo mas que tomarla; esta fué preciso formarla. Aquélla no reclamó

del hombre sino su capital; la ganadería necesita, a mas del capital, la dedicacion constante, consciente e intelijente. En las pampas del Norte el clima es hermoso i en las del Sur es durísimo, hasta el estremo de necesitarse escepcionales condiciones físicas para soportar los frios, los vientos i los peligros a que se hallan espuestos los que están obligados a traficar a caballo sobre el hielo—resbaladizo como el cristal—i sobre los traicioneros pantanos; i psíquicas para sobrellevar la soledad a que se han i siguen relegados los pobladores del territorio, aislados, por una parte, del mundo civilizado, i unidos por otra, los primeros de ellos, a indios salvajes, que con su constante hostilidad, no solo amenazaban sus personas, sino que diezmaban el objeto de sus esfuerzos: el ganado.

Cada uno de los campos magallánicos puede decirse que ha sido regado con el sudor de sus actuales poseedores—los multimillonarios de hoi—.

Ellos adaptaron la rejion a la ganaderia . Con su voluntad tesonera, ayudados a principios, mas que con dinero, con los esfuerzos siempre renovados de sus ánimos templados cual acero, trajeron unos cuantos cientos de ovejas, las cuidaron talvez con mayor esmero que a sus hijos, aclimatándolas, cercándoles los campos, i guardándolas de los ataques del perro salvaje, del puma i del indio. El resultado de tanto esfuerzo no tardó en verse: él fué la fortuna de que actualmente gozan, que ha sido adquirida por el mas noble de los medios: el trabajo.

En los años que siguieron a la ocupacion de Magallánes, la Colonia—como se la llamaba—vivia pobremente i al dia; unos cuantos animales para el consumo de su escasa poblacion i nada mas.

La vida era tristísima i rutinaria, ocupándose sus ha-

bitantes, mas en luchar contra el rigor de los elementos naturales, que en pensar en hacerla progresar.

Así trascurrieron los años hasta 1876, en que llegó de Gobernador al Territorio, don Diego Dublé Almeyda, conocidísimo de todos los chilenos por sus condiciones personales de actividad e intelijencia, i por los servicios que ha prestado al pais.

En Magallánes dejó una muestra imborrable de aquellas condiciones.

Sabido era en la Colonia el éxito que habian alcanzado en Malvinas algunos esforzados ingleses que allí habian implantado la ganadería.

Concibió entónces el Gobernador, el proyecto de atraer aquellos hombres al Territorio, para que ensayaran aquí tambien la crianza de la oveja, tomando en cuenta que el clima i las condiciones del terreno en ámbas rejiones, era mas o ménos análogo.

Autorizado por el Gobierno, zarpó con este objeto para Puerto Stanley acompañado del residente ingles en Punta Arenas, don Enrique L. Reynard; pero los colonos malvinenses se limitaron a atender al señor Dublé, sin decidir su radicacion en el Territorio por la incertidumbre que entónces existia acerca del dueño definitivo de sus campos.

No obstante, el señor Reynard trajo en el mismo buque 300 ovejunos que fueron largados en la Isla Isabel, casi frente a Punta Arenas, la que fué concedida a dicho señor por el Gobernador.

Ese puñado de ovejas, que se aclimataron i prosperaron en las inmejorables condiciones que el Territorio posee para su crianza, fué la cuna de la enorme poblacion lanar existente hoi.

Alentados por estos éxitos otros hombres como el señor

Reynard se dedicaron a establecer una corriente de importacion de ovejas de Malvinas a Magallánes, i es entónces cuando empiezan a diseñarse las figuras de aquellos «pioneers» de que he hablado anteriormente, cuyos nombres, por desgracia todos estranjeros, merecen quedar grabados en la historia del progreso económico de Chile, como lo están los de aquellos otros chilenos esforzados que dieron a la patria el salitre.

Las dificultades que al principio tuvieron que sobrellevar estos hombres fueron enormes, como hemos visto, pero todas fueron sufridas con inquebrantable fé en el éxito i lograron establecer i aclimatar el ganado en el Territorio de tal modo, que 8 años despues de 1877, habia en él segun una Memoria presentada al Gobierno por don Alejandro Bertrand, que vino a la Patagonia en una Comision oficial, 40,000 cabezas de ganado.

A pesar de las nevazones que destruian a veces la poblacion lanar íntegra de una estancia, (desde entónces el clima se ha modificado grandemente), la crianza siempre se renovaba, con el aliciente halagador que significa el excelente rendimiento económico que produce su cultivo.

En esta forma, alejados de la política, i sin otra ayuda fiscal que la concesion gratuita o en arrendamiento de los estensos campos patagónicos, que entónces nada valian, fué creciendo la industria ganadera i dando oríjen a fortunas que hoi, con los precios fabulosos que alcanzan en los mercados estranjeros la carne i la lana, se han hecho colosales.

Este rendimiento fué el oríjen de diversas Sociedades que han acaparado enormes estensiones de tierra i que trabajan con capitales tambien considerables. Habria sido interesante seguir paso a paso el desarrollo de cada una de ellas, pero la índole de mi trabajo no lo permite,

por lo que me limito a hacer una breve reseña sobre el oríjen i el estado actual de las dos mas importantes, cuyo inmenso valor sobre todo de la primera, casi no ha dejado campo para que se desarrollen otras.

1.º Sociedad Esplotadora de Tierra del Fuego

Nació de la concesion otorgada a don José Nogueira con fecha 9 de Junio de 1890, en la que el Gobierno le arrendaba el derecho de esplotar en Tierra del Fuego 1.000,000 de hectáreas, con la obligacion de formar una Sociedad Anónima con un capital mínimo de $ 1.000,000; introducir en el plazo de dos años, desde que fuera autorizada la Sociedad que formase, 10,000 ovejunos, 200 vacunos i 150 caballares i, por último, pagar como cánon o precio de arrendamiento a la espiracion del plazo, que se fijó en 20 años contados desde la legalizacion de la Sociedad, la suma de $ 100,000 a mas de las mejoras i muebles que en las tierras se establecieran.

Despues de muchos trabajos para vencer las desconfianzas de los capitalistas, que temian invertir sus fondos en negocios ganaderos, i mediante la eficaz ayuda de la casa inglesa Duncan Fox i Cía. i del señor Mauricio Braun, se aprobaron los estatutos de la Sociedad Esplotadora de Tierra del Fuego, como se la llamó, con un capital de $ 1.250,000 dividido en 2,500 acciones de $ 500, con un 10% pagado al firmarse la escritura i el resto a plazo.

Constituida de este modo la Sociedad, empezó sus trabajos en la primera estancia que fundó en la Tierra del Fuego, Caleta Josefina, los que se continuaron con éxito siempre creciente.

Prueba de esto fué el aumento del capital social, i la adquisicion de terrenos en propiedad, que con él efectuó en los remates que en mala hora llevó a cabo nuestro Gobierno en las rejiones mas ricas de Magallánes: Patagonia Chilena i Ultima Esperanza.

Actualmente la Sociedad es propietaria de 784,435 hectáreas en la Patagonia Chilena entre las cuales se encuentra la estancia Cerro Castillo, la mas grande del mundo, i que encierra los mejores campos ganaderos i agrícolas de todo el Territorio chileno i arjentino al sur del Rio Negro.

En la Arjentina posee en propiedad mas de 100,000 hectáreas.

En Tierra del Fuego, segun el 2.º contrato renovado en 1913 por otros 15 años, posee en arrendamiento a un peso la hectárea, 1.300,000.

En la Isla Riesco con el mismo título, 20,000 hectáreas mas, i por último, tiene la concesion Possomby con 500,000 hectáreas.

La Comision Tasadora avaluó las propiedades, arrendamientos i concesiones de la Esplotadora, para el quinquenio de 1917-1922, fuera del Frigorífico Puerto Bories, de que es propietaria, en la enorme suma de $ 223.316,600.

Se dedica, principalmente, a la esplotacion de las ovejas, para lo cual posee, a diversos títulos, talvez las dos terceras partes, o mas, de los mejores suelos magallánicos. Trabaja actualmente con un capital de 1.500,000 libras esterlinas dividido en igual número de acciones de una libra, totalmente pagadas. La utilidad obtenida en el año 1916, segun el balance de la Sociedad, fué de $ 13.464,220.

Segun las cláusulas de formacion de la Sociedad, debiera ser chilena i el 80% de sus acciones debiera estar en

manos de ellos, pero en realidad no es así, como se ve segun el siguiente cuadro, que he obtenido de datos correspondientes a 1916:

	Accionistas		Acciones	
Estranjeros..........	593	39.1	754,230	50.28
Chilenos.............	923	60.84	735,770	49.05
Esplotadora..........	1	0.06	10,000	0.66
	1,517	100%	1.500,000	100%

Los estranjeros, que forman el 39.1% del número total de accionistas, poseen el 50.28% del número total de acciones.

2.º—Sociedad Ganadera Jente Grande

Se formó sobre la base de la concesion Wehrhahnn, en Tierra del Fuego. Sus estatutos fueron aprobados por el Gobierno en 1905.

El capital es de $ 1.625,000 dividido en 32,500 acciones de $ 50 c/u. Posee un fondo de reserva de mas de medio millon de pesos.

Tiene una concesion de mas o ménos 100,000 hectársas en arrendamiento en Tierra del Fuego i la propiedad de la Isla Dawson (133,000 hectáreas).

Las utilidades las proporcionaron en 1916 los campos de Tierra del Fuego que dieron un 32 %.

En la Isla Dawson se han hecho colosales inversiones de capital en las mas modernas instalaciones para la esplotacion de maderas, que allí existen en gran cantidad, i que prometen futuros halagadores dividendos.

Hai ademas en esta Isla unas 40 mil hectáreas para la crianza de ovejas, las que se esplotan, i que irán acrecentándose a medida que se despeje el terreno con la corta de bosques.

Como sucede en la Esplotadora, las acciones están en su mayor parte en manos de estranjeros, segun se ve en el siguiente cuadro:

	Accionistas	%	Acciones	%
Estranjeros....	66	61.1	21,650	66.6
Chilenos........	42	38.9	10,850	33.4
	108	100%	32.50	100%

Los estranjeros forman el 61.1% del número de accionistas i poseen el 66.6% del total de acciones.

Como estas sociedades hai otras, algunas de ellas tan poderosas como la Esplotadora casi, pero que tienen la mayor parte de sus tierras en territorio arjentino i muchas mas ricas que la Sociedad Jente Grande i con suelo en territorio chileno, pero de las cuales no he podido obtener datos oficiales.

Los campos magallánicos en una cabida mas o ménos 6.000,000 de hectáreas en su parte continental, son especialmente aptos para la crianza de la oveja.

El suelo no es mui rico i está formado principalmente por terrenos arcillosos o de aluvion, con una capa de terreno vejetal, cuyo espesor varia, siendo el término medio de mas o ménos 0.70 metros.

El pasto crece naturalmente, sin necesidad de ayuda alguna del hombre; pero debe sí distribuir sus animales en diversos potreros que deben comprender campos altos para que coman en verano, pues en el invierno la nieve los cubre, i campos bajos, en los que por lo jeneral cae poca nieve, i que sirven, por consiguiente, para mantenerlos en invierno.

De esta manera, miéntras los campos de invierno trabajan, en los de verano el pasto crece, i vice-versa, lo que evita la estincion de éste.

El clima es tambien especialmente apto para la ganadería en jeneral. No excesivamente frío, permite el desarrollo de la oveja, i ayuda al mismo tiempo, al aumento natural de la lana.

Hasta la fecha se ha dado preferencia al ganado ovino lo que no significa que el bovino i el caballar no prosperen como lo demuestra la estadística: 50,000 cabezas existen del primero i 20,000 del segundo; pero hai razones económicas que aconsejan proceder así:

1.° Puede decirse que hasta el presente se han trabajado los terrenos descampados, en los que sólo es necesario cercar i encerrar las ovejas. Los boscosos, útiles para los ganados mayores, aun no se han esplotado en grande escala.

2.° En los terrenos sin monte es mas conveniente tener ovejas que vacunos i caballares, porque donde comen cuatro de los primeros, se alimenta sólo uno de los últimos; i la oveja rinde mucho mayor utilidad, pues, a mas del cuero i la carne, da su lana.

Los grandes campos forestales de que hablé al principio de este trabajo, existen en la rejion del Rio Backer, Ultima Esperanza, Estancia Rio Mac-Clelland i Sur de

Tierra del Fuego, encierran, a mas de su riqueza maderera, excelentes campos para la crianza de ganado mayor.

Ademas de esta aptitud del Territorio para la ganadería, hai rejiones, como la de Ultima Esperanza, Punta Arenas i Porvenir, en que se ha ensayado, con excelentes resultados, la agricultura propiamente tal.

Sobre este particular voi a trascribir la opinion que, basándose en visitas personales, ha vertido el Administrador de Aduanas de Punta Arenas, don Cárlos Edwards en la Memoria correspondiente a 1916, cuya exactitud he podido apreciar personalmente.

«En varios puntos del Territorio, dice, hai terrenos es-
« pléndidos para la agricultura, especialmente en la zona
« de Ultima Esperanza i en los alrededores de Porvenir,
« produciéndose mui buenos forrajes, legumbres i horta-
« lizas en jeneral. La cosecha de avena forrajera en Por-
« venir excedió de 12,000 fardos. Se ha notado que la ave-
« na se presta para ser factor principal del ramo forraje-
« ro; alcanza a su máximo de madurez i si sus granos no
« tienen hoi las mismas proporciones de tamaño que en
« la zona central, ello seguramente se debe a la forma en
« que se siembra i al uso de los suelos año a año, sin abo-
« narlos ni dejarlos descansar...

«Papas se dan de excelente calidad, no estando lejano
« el dia en que la produccion rejional de este artículo pue-
« da abastecer, no sólo las necesidades del Territorio, sino
« tambien a la costa arjentina del Atlántico...

«Contra lo que pudo haberse creido años atras, la agri-
« cultura reserva a Magallánes una vida de creciente de-
« sarrollo i de intensa prosperidad.»

Don Robustiano Vera, en su obra *La Colonia de Magallánes i Tierra del Fuego*, afirma que en el verano de

1875 i 1876 se realizó en Punta Arenas una trilla de trigo i cebada.

Don Alejandro Bertrand, en la Memoria que he citado, dice que en Agua Fresca la cebada, sembrada temprano, grana bastante bien.

Otra opinion sòbre este particular es la de don José M. Irarrázabal en su libro *El ganado lanar en Magallánes*, en el cual dice mas o ménos:

«Los cereales se desarrollan en mui buenas condicio-
« nes en algunos parajes de los campos, pero se siembran
« sólo para aprovecharlos como forraje porque, en jene-
« ral, no llegan a jerminar los granos. Esto es lo comun
« i corriente, aunque se habla de siembras, de cebada, por
« ejemplo, que han dado un satisfactorio rendimiento de
granos.»

A mi entender, la causa de que no haya progresado el cultivo intensivo de Magallánes hasta el estremo de ni siquiera abastecer las necesidades de sus habitantes, está en la falta casi absoluta de la pequeña propiedad rural.

Fuera de los alrededores de Punta Arenas i Porvenir en que hai una pocas hijuelas, que son los lugares precisamente en donde se han hecho los satisfactorios esperimentos a que se refieren las citas preinsertas, sólo existe el gran propietario. Este trabaja en ovejas, que le dan un gran rendimiento, i no se preocupa de saber si su estancia es o no apta para la siembra de cereales i la agricultura.

Existe ademas el prejuicio, aunque se ha comprobado su falsedad, de que en un clima como el de Magallanes no sirve el campo sino para la ganadería.

Pero este razonamiento a priori, se destruye, ademas de la esperiencia, con una simple mirada a un mapa.

En efecto, el Territorio está situado mas cerca de la línea tropical que Escocia, Dinamarca, Suecia i Norue-

ga del Hemisferio Norte. Conocidas en el mundo entero son las granjas rurales de aquellos paises. ¿Por qué, entónces, no podrian hacerse iguales granjas en Magallanes?

Por otra parte, el suelo del Territorio fuera de los lugares nombrados, jamas ha sido removido ni abonado ni, que yo sepa, se ha tratado de sembrar otro pasto que el que naturalmente crece. No puede saberse lo que podria producir una hectárea de terreno abrigado de los vientos i trabajado como pradera artificial, ya se trate de un negocio ganadero o agrícola.

Si en una hectárea se puede colocar actualmente, con el raquítico pasto que crece todos los años, una oveja, por regla jeneral, ¿cuántas se podrian tener en otra sembrada de un pasto verde i lozano, apropiado a la calidad de los terrenos i condiciones del clima, que los hai de infinita variedad?

Problemas son estos cuya solucion está reservada al porvenir, cuando la accion de nuestro Gobierno sea mas activa; cuando dirija sus miradas a este apartado e injustamente olvidado Magallánes i arroje hácia acá a esa pléyade de chilenos desocupados, cuyas enerjías, que valen un tesoro, se enmohecen en la inercia de algun empleo mal rentado, i les conceda los terrenos de que aun es dueño, no en forma de latifundios, sino intelijentemente subdividido.

Miéntras perduren Sociedades como la Esplotadora, con millones de hectáreas bajo sus manos, hai que descartar toda ilusion de aprovechar mas intensamente el suelo. Esta clase de cultivo requiere relativamente un capital mayor que el de que dispone dicha Sociedad, i, sobre todo, una dedicacion mas esmerada. Es imposible que la Esplotadora, cuyas estancias tienen por término, medio 200,000 hectáreas cada una, pobladas con 80 a 100 hom-

bres a las órdenes de un solo jefe, quiera establecer alguna vez en ellas un cultivo intensivo; seria la ruina anticipada i el descrédito para dicho trabajo i haria que nadie pensara seriamente en él cuando, como digo, no se puede imajinar su futuro desarrollo.

La ganadería ha dado lugar a otras dos industrias derivadas: las graserías primero, i los frigoríficos despues.

Hasta hace algunos años no se aprovechaba sino la lana de la oveja. La carne i demas se perdia por no existir en el Territorio gran consumo (valia cuatro centavos el kilo de lo mejor), ni instalaciones para su esplotacion. Pero luego se comprendió que con ello se desperdiciaban millones de pesos anualmente i se instalaron las graserías. En éstas se beneficiaba la grasa de los animales que no alcanzaban a venderse i los viejos que ya no producían; las tripas i las patas se utilizaban secundariamente pero siempre quedaba sin aprovecharse la carne. Entónces se instalaron los frigoríficos, enormes establecimientos de los que sale la carne conjelada, para la esportacion i que son, a la vez, los receptáculos en que se encuentran todos los productos de la ganadería, desde el cuero hasta el aceite de patas.

Mui útil para el pais i conveniente, en especial para las clases menesterosas, seria la vulgarizacion del consumo de carnes frigorizadas. Ellas proporcionan un alimento sano, barato i bueno. En efecto, en estos establecimientos no se reciben sino animales cuidadosamente seleccionados por su completa salud i su estado de gordura;

sólo se aceptan capones, corderitos i algunas veces hembras vírjenes.

Su envío al Norte en vez de hacerlo a Inglaterra, podria mantener a todo Chile fácilmente; abarataria la vida, dejaria libres para cultivos intensivos los riquísimos campos que en el centro i sur del pais, se dedican actualmente a la crianza de ganado, i concluiria con la introduccion, para el consumo, de animales arjentinos, que dan la carne mas mala que puede haber.

Ademas de las carnes frigorizadas, se produce la carne en conserva, que es deliciosa al paladar. Guarda todo su poder alimenticio i se utilizan en su fabricacion sólo animales escojidos. Naturalmente, los gastos de envase i el mayor trabajo que demanda, hacen que su precio sea tambien algo mas elevado, pero siempre es inferior al que en el Norte se cobra por la carne negra i dura del animal arjentino.

En la actualidad existen en Magallánes cuatro grandes Frigoríficos: el de Río Seco de la «South American Export Syndicate, Limited», el de Puerto Sara de «la Cía. Frigorífica de la Patagonia», el de Puerto Bories de la «Sociedad Esplotadora» i el de Punta Arenas de don Juan Hoeneissen.

Para dar una idea del trabajo de un Frigorífico, copio la produccion del de Puerto Sara, correspondiente a 1916:

Animales beneficiados

Corderos....................	196,424
Capones....................	98,388
Ovejas....................	51,326
Carneros....................	834
	346,972

A la grasería i consumo

Carneros..................	834
Ovejas.....................	31,794
Capones....................	12,639
Corderos..................	6,470

Frigorífico

Corderos...............	182,770	con	5.621,596	libras
Capones...............	87,783	»	4.592,871	»
Ovejas................	22,864	»	1.158,096	»

Sebo

1.ª clase...........	2,055	barriles	con	11,210	qq	netos
2.ª clase...........	850	»	»	4,637	»	»

Aceite de patas

67 barriles........ con 11,524 kilos

Abono

1,548 sacos....... con 109,719 kilos

Cueros

De cordero.........	1,480	fardos	con	188,471	cueros
De capon i oveja...	1,294	»	»	148,795	»

Sangre seca

124 sacos.......... con 7,812 kilos

Abono i sangre mezclada

6 sacos............. con 378 kilos

Tripas

De cordero................	189,378
De capon i oveja...........	157,169

Lenguas

Conjeladas................	342,893

Embarques a Inglaterra

Ovejas....................	22,569
Capones...................	88,089
Corderos..................	182,780
	293,438

Como puede observarse, el rendimiento de la oveja es colosal i a eso se debe que el Frigorífico de Puerto Sara produjera en 1914, una utilidad líquida de £ 70,000.

Toda esta enorme produccion de lana i carne va a Europa.

Chile no reporta ningun beneficio, ya que la esportacion de estos artículos no está gravada; ni siquiera le queda el consuelo de poder decir que los poseedores de tanta riqueza son chilenos, ni que ella queda en el país. Sus dueños son estranjeros, que se van renovando siempre tambien por estranjeros, cuando los que se van no desean seguir aumentando su fortuna.

Como complemento de tanta riqueza, se acaba de fundar una Sociedad, con £ 60,000 de capital, para curtir en Punta Arenas los cueros de vacuno i convertirlos en suelas; los de ovejas en badanas, i por último, empezar en grande escala la fabricacion de calzado, que tendria por mercado el mundo entero.

En tres dias no quedaba en Punta Arenas ni una sola accion de las 60,000 en que se hallaba dividido el capital, a pesar de que los directores advirtieron que todas las utilidades de los primeros años se invertirian en grandes instalaciones i que, por lo tanto, no habria dividendos.

Hombres esperimentados han invertido en esta sociedad todo el producto de una vida entera de fructíferos trabajos, i se preparan para obtener en esta empresa una grande utilidad.

No resisto a la tentacion de trazar un rasgo de uno de sus directores, que pinta de cuerpo entero a los hombres de Magallánes, de esos que sin mayores luces que su criterio i sus voluntades indomables, han llegado a emprender tales trabajos.

Como digo, uno de los iniciadores de «La Magallanes», cuyo nombre es el de la Sociedad a que me he referido, quiso especializarse en el ramo de curtiembres, despues de haber conseguido en otros negocios una forturna de algunos millones de pesos. Trabajó i estudió durante años i al fin principió su jiro en grande escala. No obtuvo los

frutos que esperaba, pero durante siete años perseveró incansable, hasta encontrar el resultado económico buscado. Cada uno de estos años de esperiencia le costaba la enorme suma de $ 30,000 de pérdidas.

Todos los chilenos deberíamos aprender en esta escuela.

Mas que el brillo de una instruccion de oropel, deberíamos aprender a formar i templar nuestro carácter, no con el único fin de trasformar el tiempo en oro, como los yankees, sino con el otro, mucho mas elevado aun, de aplicar esa educacion a los innumerables objetivos de la vida nacional, que los precisa en alto grado, ahora mas que nunca, para incorporar a Chile de lleno en el concierto de las naciones mas adelantadas, i para que ocupe allí un lugar preponderante.

Réstame hablar de otra Sociedad que está formándose para el lavado e hilado de las lanas, i la fabricacion de tejidos, aprovechando la enorme i excelente cantidad i calidad de este artículo que el Territorio produce. Es inútil esplayarse en esplicaciones para imajinarse el resultado que le espera. Baste saber que tiene a su favor todos los factores que la Economía Política indica para que ella pueda surjir: materia prima abundante i barata, ya que los mismos iniciadores son los que la cosechan, i enorme abundancia de capitales, que invertirán en las mas modernas instalaciones que la industria requiera.

No me ha sido posible como eran mis deseos, cerrar este capítulo con un cuadro sintético del valor de la esportacion, correspondiente a la ganadería i agricultura, en el año 1916, pero, a continuacion doi el de 1915, que lo he tomado de la Memoria del Gobernador de Magallanes, don Fernando Edwards, correspondiente a ese año:

Lanas.....................	1.566,274.00
Cueros lanares...............	104,467.06
Carne conservada............	8,890.00
» conjelada...........	881,940.06
Lenguas conservadas.........	6,624.10
Mollejas, riñones hígados, sesos i criadillas............	2,029.11
Grasas.....................	111,000.00
Maderas...................	31,245.00
	2.712,469.43

Este cuadro es bastante incompleto, pues faltan muchos productos; pero da una idea, mas o ménos clara, del enorme valor actual i del progreso alcanzado por la industria de que he tratado en este capítulo.

(*Continuará*)

LA MUERTE PRESUNTA

POR

CARLOS VERGARA BRAVO
(Profesor de Estado en la Asignatura de Historia)

Preliminares

«Cumplidas deben ser las leyes, e mui cuidadas, e catadas, de guisa que sean con razon, e sobre cosas que puedan ser segund natura, e las palabras dellas, que sean buenas, e llanas, e paladinas, de manera que todo hombre las pueda entender e retener. E otrosí, han de ser sin escatima e sin punto: porque no puedan de el derecho sacar razon torticera por su mal entendimiento: queriendo mostrar la mentira, por verdad o la verdad, por mentira e que no sean contrarias las unas de las otras».—Lei VIII—Tit. I—Partida 1.ª

SUMARIO.—1. La ausencia ante el Derecho Romano.—2. La ausencia ante el Derecho Español. — 3. Importancia que le atribuyen las lejislaciones modernas.—4. La ausencia ante el Código de Napoleon.—5. Fundamentos que le da el Código Chileno.—6. Dos diversos estados de ausencia —7. Distinta denominacion que da nuestro Código a dichos estados. —8. Denominacion única que le da el Código Frances.—9. Períodos en que este Código divide la ausencia.— 10. Análoga division que hace nuestro Código.—11. Dificultad de reglamentar la ausencia.— 12. Opinion de Freitas i de Borja sobre la reglamentacion que le da el Código de Chile.—13. Algunas reformas que parecen indispensables.—14. Plan de la Obra.

1. Se ha observado que el Derecho Romano pasó en silencio la ausencia. Nunca planteó en forma jeneral el problema de saber si un ausente está vivo o ha muerto, dice Savigny.

Los escasos preceptos que establece se refieren únicamente a aislados aspectos de esta cuestion. Sus mejores intérpretes solo citan una cuantas leyes del Digesto i alguna que otra del Código Justiniano.

He aquí las mas importantes: La lei 14, tít. 8.º, libro 2.º que trata de la fianza que debe otorgarse para defender en juicio al ausente; la 56, tít. 1.º, libro 7.º que limita a cien años el usufructo de los municipios, porque esta es la mayor lonjevidad humana; la 1.ª, tít. 5.º, libro 3.º sobre nombramiento de procurador al que está ausente; las 173 i 199 del tít. 16, libro 50, que indican a quien se debe considerar ausente, llamando tal al que no se encuentre en el lugar donde puede exijírsele alguna cosa; las 68, tít. 2.º, libro 35 i 5.ª, tít. 3.º libro 3.º, algunas otras del tít. 6.º, libro 4.º; varias del tít. 54, libro 2.º del Código Justiniano i el cap. 7.º de la Novela 22.

2. En el Derecho Español se nota la misma deficiencia. Las partidas de Alfonso el Sabio solo contienen, relativas a la ausencia, las leyes siguientes: Lei 12, tít. 2, partida 3.ª, que dispone se nombre guardador que cuide de los bienes del ausente i con el cual se entienda el que quiera demandarlo; lei 14, tít. 14, partida 3.ª, que dice: «Si aquel de cuya muerte dubdan, dizen que en estraña e luenga tierra es muerto, e grand tiempo es passado; assi como diez años arriba; que abonda, que prueuen que esto es fama entre los de aquel logar, e que publicamente dizen todos que es muerto». Lei 10, tít. 23, partida 3.ª, que dispone que los que van en hueste, o en mandadería del rei, o cayesen cautivos, se pueden alzar, cuando tornáren a su casa, de la sentencia dada contra ellos; lei 28, tít. 29, partida 3.ª, que indica las personas que no pierden sus cosas por tiempo, lei 26, tít. 31, partida 3.ª, que establece que el usufructo otorgado

a una ciudad o villa, si no es señalado el tiempo, debe durar cien años i no mas, tornando despues de ese plazo al señor de la heredad o a sus herederos, «por cuanto en el tiempo de los cien años pueden ser muertos quantos eran nascidos el dia que fuesse otorgado el usufructo». Lei 8, tít. 1.º, partida 4.ª, que disuelve los esponsales cuando alguno de los que los contraen se va a otra tierra i no lo pueden hallar ni saber su paradero; lei 8, tít. 9, partida 4.ª, que dice: «Saliendo de su tierra alguno, que fuesse casado, para ir en hueste, o en romeria, o a otro logar alueñe de su tierra; si acaesciesse, que tardasse mucho alla. de guisa que fiziessen algunos creer a su mujer, que era muerto, e se casasse con otro; en tal manera casando ella, non la podrian acusar, que fiziera adulterio, maguer fuesse biuo el marido primero. Ca escusala el non saber». Lei 5, tít. 17, partida 7.ª, que dice: «Seyendo el marido de alguna mujer catiuo, o yendo en romeria o por otra razon a algun lugar estraño, si a la mujer viniessen nueuas del, o mandado, que era muerto, e la persona que jelo dize fuesse ome de creer. si despues se casasse ella con otro, maguer non fuesse muerto el marido primero, e tornasse a ella, non la podria acusar de adulterio».

3. Como se ve, los lejisladores de la antigüedad no sintieron tan enérjicamente como los modernos la necesidad social de regular la ausencia con sujecion a principios exactos i fijos.

Esto se debió, sin duda, a que los casos de desaparecimiento eran entónces poco repetidos. Ha sido el desarrollo adquirido por el comercio i la emigracion a paises distantes, impuesta hasta por el amor a la ciencia, lo que ha venido a hacer estos casos mas frecuentes.

Tiene, pues. hoi esta materia mayor importancia que

la que tuvo en los tiempos antiguos. Así lo han reconocido las lejislaciones modernas, organizándola como institucion jurídica correspondiente a un determinado estado civil de las personas.

4. Fué el Código de Napoleón el primero que estableció acerca de ella un sistema completo, «El título que en el Código Civil trata de lo ausentes, decia Bigot-Préameneu, presenta el ejemplo notable de la paternal vijilancia de la lei, que sigue paso a paso a cada individuo para protejerle tan luego como se halle en la imposibilidad de defender su persona o de administrar su bienes».

Este Código divide el título IV del Libro I en cuatro capítulos. En el primero trata de la ausencia; en el segundo de su declaracion; en el tercero de sus efectos i en el cuarto de la vijilancia sobre los bienes de los hijos menores del padre que ha desaparecido. El capítulo III se subdivide en tres secciones que se refieren respectivamente a los efectos de la ausencia con relacion á los bienes que el ausente poseia el dia de su desaparecimiento, a los derechos eventuales que pueden competirle i a su matrimonio.

En ningun tiempo presume la muerte. Sus autores creyeron mas natural i mas sencillo mirar siempre como incierta la vida i la muerte de la persona ausente.

5. Las doctrinas del Código Francés han sido incorporadas en casi todos los Códigos que se han dictado con posterioridad.

Pero el nuestro adoptó un sistema fundamentalmente contrario. Estableció la presuncion de muerte por desaparecimiento.

Es evidente la razon filosófica que abona esta doctrina. Nada mas lójico i jurídico que presumir el fallecimiento de la persona que durante un largo espacio de

tiempo se mantiene sin comunicacion con lo suyos. La esperiencia enseña que sólo la muerte tiene suficiente poder para romper en el corazon de los hombres los vínculos que crea el interés o el afecto a la familia i a la patria.

6. Presenta la ausencia dos estados de derecho enteramente diferentes, segun se parta del cabal conocimiento de la vida del ausente o de la ignorancia de su existencia i de su paradero.

En el primero de estos casos se halla restrinjida la órbita del lejislador. No podria constituirse en curador del desaparecido sin perturbarle en el libre ejercicio de sus derechos. Su injerencia seria atentatoria de la libertad.

En el segundo caso, por el contrario, se trata de un verdadero incapaz, digno de todo el amparo del poder social. Si este individuo deja sus bienes abandonados i sin cumplir sus compromisos jurídicos, es porque está en la imposibilidad de proceder de otro modo. La sociedad, a la cual no puede ser indiferente que los bienes permanezcan mucho tiempo sin dueño i sujetos a administraciones precarias, debe necesariamente protejerlo.

7. Es lójico, por lo tanto, que estos diversos estados se designen con denominaciones diferentes. El Código así lo hace i llama al uno mera ausencia i al otro desaparecimiento.

A este respecto dice el señor Bello, en nota puesta al art. 82 de su Proyecto de Código Civil: «Aunque en los códigos modernos, se da un mismo nombre al estado de mera *ausencia* i al de *desaparecimiento*, parece mas conveniente distinguirlos con denominaciones diversas, puesto que constituyen dos estados jurídicos diferentes: en el primero subsiste la sociedad conyugal, los manda-

tarios del ausente continúan ejerciendo las funciones de tales, miéntras no espira por alguna otra causa el mandato, i, si es necesario, se provee a los derechos del ausente por medio de un curador que le represente; en el segundo, hai a lo ménos un principio de presuncion de muerte, i se da a los herederos presuntivos la posesion provisoria, i al cabo de cierto tiempo la posesion definitiva» (a).

8. Sin embargo, el Código Francés designa con el mismo nombre todos los estados de la ausencia. Esto naturalmente produce confusiones, no sabiéndose en muchas ocasiones de que clase de ausencia se trata. Los jurisconsultos Aubry i Rau, en sus anotaciones al Curso de Derecho Civil de Zachariae, consignan sobre este particular, el siguiente juicio: «Hai en aleman dos espresiones distintas para designar las personas cuya ausencia no es sino presunta (vermisst), i aquellas cuya ausencia se ha declarado (verschollen). La lengua francesa no es tan rica, no tiene sino el término jenérico *absent* para calificar las personas que se hallan en una u otra de estas situaciones. Esa pobreza del idioma ha

(a) En el Código del Ecuador se ha sustituido la palabra *desaparecido* por la voz *ausente*. He aquí los términos en que comenta esta enmienda el señor Borja: «A las reformas concernientes a la redaccion no precedió el estudio jurídico del Código Civil, sino la manía de suprimir los neolojismos i galicismos. En el Diccionario de la Academia Española no se halló la palabra desaparecido en la acepcion en que la emplea D. Andres Bello, juzgóse mui acertado poner *ausente* donde se leia *desaparecido*, sin atenderse a la confusion entre dos situaciones que el Código chileno distingue, ni a las anomalías i aun absurdos que resultan. Como si la autoridad del redactor del *proyecto* no bastase para legitimar el uso de la voz desaparecido, como si no les fuera potestativo a los escritores eminentes, v. gr. Bello i Montalvo, el crear palabras o espresiones, que la ciencia i la literatura se apresuran a recibir en su vocabulario. (T. II. Núm. 172).

orijinado algunas dificultades. Pregúntase si, en tal o cual circunstancia (por ejemplo el artículo 130), el lejislador se ha referido a los ausentes en jeneral, o sólo a aquellos cuya ausencia se ha declarado» (a).

9. El Código de Napoleon divide la ausencia en tres períodos principales: la presuncion de ausencia, la declaracion de ausencia o ausencia propiamente dicha, i la ausencia que se puede llamar definitiva.

Un escritor frances los espone en la forma siguiente: «El primer período comienza al instante del desaparecimiento o de las últimas noticias; dura cinco años a lo ménos, si el ausente no ha constituido procurador i once cuando le ha constituido. Este período termina cuando se espide el fallo que declara la ausencia.

«El segundo período, que data de la sentencia de declaracion, comienza el dia de esa sentencia, la cual no puede pronunciarse sino a la espiracion de los plazos de que acabamos de hablar.

«El tercer período comienza a la espiracion de treinta años, que transcurren desde la posesion provisional, esto es, a la espiracion de los treinta i cinco años a lo ménos, o de cien años a partir del nacimiento del ausente, i dura hasta su regreso o hasta la accion reivindicatoria que sus hijos u otros descendientes pueden deducir dentro de treinta años, contados desde la posesion definitiva» (b).

10. Los mismos períodos se pueden considerar en el sistema ideado por nuestro Código Civil.

En el primero, llamado de mera ausencia o de administracion, no se adoptan medidas sobre los bienes del

(a) T. I. § 148.—Nota 2.
(b) Plasman. T. I. Pág. 90.

desaparecido. Estos se mantienen al cuidado de sus representantes legales o de sus mandatarios. La sentencia que declara la presuncion de muerte i fija el dia presuntivo de ella, no produce ningun efecto durante los diez o cuatro años que, segun los casos, debe durar este período.

El segundo comienza con el decreto que concede provisionalmente la posesion de los bienes a los herederos presuntivos. Se llama de posesion provisoria i se equipara al usufructo. Pone término a la administracion del período precedente i a su vez concluye con el decreto que da la posesion definitiva.

Por fin llega para el lejislador un momento en que todas las conjeturas i probabilidades razonables dan como verificado el fallecimiento de la persona desaparecida. Este es el tercer período que presenta el desaparecimiento. En él la muerte presunta produce los mismos efectos que la verdadera. Cesan las restricciones i se cancelan las cauciones que entrababan la accion de los poseedores provisorios. Todos cuantos tienen intereses subordinados a la condicion de muerte del desaparecido pueden hacerlos valer libremente.

11. Por lo espuesto, se comprende que sea la ausencia una de las materias más difíciles de reglamentar. La incertidumbre de la existencia del desaparecido induce a prever tan numerosas situaciones i estas situaciones exijen tantas medidas, a veces provisionales i a veces definitivas, que en pocas ocasiones el sistema o la doctrina adoptada se puede desarrollar en todas sus consecuencias lójicas.

De ahí que sea tan distinta la forma en que cada pais la ha reglamentado.

Algunas lejislaciones consideran muerto al desapare-

cido al cabo de cierto número de años i otras no aceptan en ningun tiempo esta presuncion. Algunas distinguen entre los ausentes que viajan i los desaparecidos súbitamente. Otras distinguen entre el que deja procurador i el que abandona sus bienes sin constituirlo. Finalmente, unas conceden la posesion de los bienes a todos los interesados i otras sólo a los herederos.

Por eso Marcadé pudo decir, refiriéndose al Código de Napoleon, que el conjunto de esta materia se presenta en él «como un laberinto, en que el lector se perderá necesariamente, si no lo recorre con la mas esmerada atencion».

12. Por fortuna nuestro Código es un modelo. Segun Freitas i Borja no lo ha superado ninguno de los dictados con posterioridad.

«Debo decir», escribe el primero en nota puesta al artículo **244** de su Proyecto de Código Civil, «que de todos los códigos el que mejor regla esta materia es el código de Chile, cuyas ideas he aceptado con algunas modificaciones». I Borja ha escrito en sus Estudios sobre el Código Civil de Chile, las siguientes frases: «Sin pretender que nuestra opinion sea decisiva, juzgamos que en cuanto a la presuncion de muerte por desaparecimiento el código chileno es mui superior no sólo al de Napoleon i al austriaco, sino tambien a los redactados posteriormente, como el arjentino, mejicano, español».

13. Con todo, es forzoso reconocer que muchos de sus preceptos no están acordes con las nuevas exijencias de la época i que se impone la conveniencia de reformarlos.

En el curso del presente trabajo indicaré algunas de esas reformas; pero quiero anotar desde luego las que se

refieren a los plazos, a la mera ausencia i a la posesion provisoria.

Es indiscutible el primer punto. Los plazos que deben preceder a la declaracion de presuncion de muerte i a la posesion provisoria o definitiva de los bienes, son manifiestamente excesivos.

Las necesidades del comercio universal han esperimentado tan profunda trasformacion en los últimos tiempos, i son tan enormes las facilidades que han dado a las comunicaciones internacionales los nuevos métodos de la navegacion y de la telegrafía, que sería un grave error económico i jurídico esperar diez o treinta años para conceder la posesion de los bienes a los herederos.

Ninguna de las lejislaciones modernas mantiene plazos tan latos. Colombia, que aceptó nuestro Código casi sin variaciones, lo redujo a la mitad; la Arjentina i el Brasil, que lo han seguido tan de cerca, tambien los han reducido; i el Uruguai, la Alemania, la España, la Suiza, todos los paisés que han revisado su lejislacion civil en los últimos cincuenta años, los tienen considerablemente mas breves.

Otro de los puntos digno de reforma, es el que trata del período en que el desaparecimiento se mira como mera ausencia.

La lei establece entre la sentencia que declara la presuncion de muerte i la que concede la posesion provisoria, cierto espacio de tiempo en el cual la primera de dichas resoluciones no produce ningun efecto.

Parece que el lejislador no se atrevió a adoptar todas las consecuencias que lójicamente se desprendian del fundamental precepto que habia aceptado, i optó por suspender, durante diez años, los efectos de la declara-

cion de presuncion de muerte disponiendo que en ese lapso de tiempo se mirase el desaparecimiento como mera ausencia. Esto se comprende, no obstante que de esta manera resulta para el desaparecido la anómala situacion de ser tenido, en un momento dado, como muerto presunto, en conformidad a la prescripcion del artículo 81, N.º 1, i como mero ausente, en conformidad al artículo 83.

Pero las dificultades graves comienzan al tratarse de la posesion de los bienes. Cuáles son éstos; cómo se forma el patrimonio en que suceden los herederos; cuál es la fecha de la liquidacion de la sociedad conyugal, son cuestiones que han dividido las opiniones de los comentadores.

En otros códigos se han suprimido tales problemas, pues se concede la posesion provisional inmediatamente que se dicta la sentencia que declara la presuncion de muerte. Así lo han establecido los códigos de la Arjentina, del Uruguai, del Brasil, etc. Al tratar del artículo 81 N.º 6, tendremos oportunidad de volver sobre este punto.

Debe tambien reformarse el artículo 84, en la parte que ordena dar la posesion provisoria sólo a los herederos presuntivos.

Los legatarios, del mismo modo que los herederos testamentarios, derivan su derecho de la voluntad espresa del testador. I aun puede haber ocasiones en que pecuniariamente lo tengan mas cuantioso. No existe, por consiguiente, ninguna razon que impida darles la posesion provisional de sus legados.

Cosa semejante puede decirse de los usufructuarios i de los fideicomisarios. Su derecho nace con la muerte del desaparecido i tampoco se divisa el peligro que haya

en entregarles desde luego los bienes que mas tarde han de ser suyos. Al contrario, a todos conviene que sean los futuros dueños los administradores. Es en virtud de esta suprema razon que se confiere ese cargo a los herederos presuntivos.

14. Réstame aún decir dos palabras sobre el plan de este trabajo. Escribo primeramente el artículo del Código i cito a continuacion los que lo esplican o completan. Así será posible abarcar de un solo golpe de vista todo el aspecto legal de la cuestion.

En seguida copio los artículos de algunos códigos estranjeros que concuerdan con las respectivas disposiciones del nuestro. En estas concordancias me he estendido considerablemente, porque creo que es de grande utilidad dar a conocer, siquiera en parte, las lejislaciones sudamericanas. I en cuanto a los códigos europeos, me parece que no se puede prescindir, en estudios de esta naturaleza, de lo que estatuyen la Francia, la Alemania o la España.

I al final, en los comentarios, espongo mediante testuales trascripciones, las opiniones de diversos jurisconsultos. De este modo he procurado suplir la deficiencia de mis conocimientos y dar algun mérito a estas pájinas.



De la presuncion de muerte por desaparecimiento

Artículo 80

Se presume muerto el individuo que ha desaparecido, ignorándose si vive, i verificándose las condiciones que van a espresarse.

REFERENCIAS

Se presume. 47—1712.
Muerto. 78—95.
Individuo. 55—545.

CONCORDANCIAS

C. Ec.—Art. 77. Se presume muerto el individuo que se ha ausentado, ignorándose si vive, i verificándose las condiciones enumeradas en el artículo siguiente.

C. Col.—Art. 97. Si pasaren dos años sin haberse tenido noticias del ausente, se presumirá haber muerto éste, si además se llenan las condiciones siguientes:

C. Arg.—Art. 110. La ausencia de una persona del lu-

gar de su domicilio o residencia en la República, haya o no dejado representantes, sin que de ella se tenga noticia por el término de seis años, causa la presuncion de su fallecimiento.

C. Ur.—Art. 50. La lei sólo considera ausente para los efectos de este título, al individuo cuya residencia actual se ignora, o de quién no se tienen noticias, i cuya existencia es por consiguiente dudosa.

C. Ven.—Art. 29. La persona que haya desaparecido de su último domicilio o de su última residencia, i de quién no se tenga noticia, se presume ausente.

C. Al.—Art. 13. El ausente podrá ser declarado muerto mediante publicaciones; con arreglo a los artículos 14 al 17.

COMENTARIO

Sumario.—15. Estincion legal de la personalidad.—16. Requisitos de la presuncion de muerte.—17. La muerte presunta es presuncion legal. —18. Lejislaciones estranjeras que la establecen.

15. La existencia legal de los seres humanos principia al nacer i termina en la muerte. Así lo establecen la naturaleza i la lei.

Con todo, el Código Civil ha necesitado espresar que la persona termina en la muerte natural, a fin de escluir la muerte civil, que tambien pone término a la personalidad, en cuanto concierne a los derechos de propiedad.

Es necesario aún distinguir en la muerte natural dos casos: la verdadera muerte, que es un hecho material de fácil prueba, i la muerte presunta, que es la presuncion legal del fallecimiento del desaparecido.

Podemos decir, en consecuencia, que la existencia legal de las personas naturales termina por la muerte natural, por la muerte presunta i por la muerte civil.

16. Vamos a tratar de la muerte presunta.

Hemos dicho que es esta una creacion de los códigos modernos, cuyo oríjen se halla en la misma naturaleza humana. En efecto, si un individuo ha interrumpido las relaciones domésticas i de negocios que lo unian a su antiguo domicilio; si no obstante lo fuertemente arraigadas que se encuentran en el corazon i en las costumbres de los hombres el amor a la familia i a la patria, ese individuo permanece en absoluta incomunicacion con los suyos, durante largo tiempo, es forzoso pensar que ha fallecido. De ahí que el artículo 80 pueda racionalmente decir que se presume muerto el individuo que ha desaparecido, ignorándose si vive, i verificándose las condiciones que espresa el artículo 81.

Como se ve, la lei exije para presumir la muerte, que la persona de que se trata haya efectivamente abandonado su domicilio; que se ignore por los presentes si está vivo o ha muerto, i que ademas se cumplan las condiciones que determina mas adelante.

Todo esto es perfectamente lójico. Repugnaria a la naturaleza de las cosas si se tuviere como ausente a la persona que se encuentra en su domicilio, o si se presumiese el fallecimiento de la que se sabe que está viva (a).

La ignorancia de la existencia del ausente es la nota característica de esta institucion. Teniéndose noticia de su vida o de su fallecimiento, no hai desaparecimiento. Se aplicarán en un caso las reglas de la curaduría de bienes i en el otro las de la sucesion por causa de

---

(*a*) No se requiere absolutamente que el individuo haya desaparecido en el estranjero, o despues de un viaje de que se haya tenido noticia; basta el hecho mismo del desaparecimiento, aunque sea producido por escondite voluntario. (A. de L. i C. P. Páj. 194).

muerte; pero de ninguna manera las del presente párrafo.

17. Debemos recordar que las presunciones se dividen en legales i judiciales, segun las deduzca la lei o las infiera el juez. Estas, llamadas tambien presunciones de hombre, quedan abandonadas a las luces i a la prudencia del majistrado, que no debe admitir sino las que sean graves, precisas i concordantes. Aquéllas son de dos clases. Unas que tienen tal grado de fuerza que contra ellas no se admite prueba, i entónces se llaman presunciones de derecho; i otras que sólo dan por cierto el hecho deducido miéntras no se pruebe lo contrario, i en tal caso se llaman simplemente legales.

Como ejemplo de presuncion de derecho se puede citar la que consigna el artículo 76, inc. 2.º; el artículo 706, inciso 4.º; i el artículo 1805 (a). En cuanto a las simplemente legales, nos bastará decir que se encuentran a menudo en las leyes. De esta naturaleza es la que establece el artículo 2221 (b).

(a) Art. 76, inc. 2.º—«Se presume de derecho que la concepcion ha precedido al nacimiento no ménos que ciento ochenta dias cabales, i no mas que trescientos, contados hácia atras, desde la media noche en que principie el dia del nacimiento.

Art. 706, inc. 4.º—«El error en materia de derecho constituye una presuncion de mala fé, que no admite prueba en contrario».

Art. 1805.—«Si espresamente se dieren arras como parte del precio, o como señal de quedar convenidos los contratantes, quedará perfecta la venta; sin perjuicio de lo prevenido en el artículo 1801, inc. 2.º

No constando alguna de estas espresiones por escrito, se presumirá de derecho que los contratantes se reservan la facultad de retractarse segun los artículos precedentes.»

(b) Art. 2221.—«En el depósito de dinero, si no es en arca cerrada cuya llave tiene el depositante, o con otras precauciones que hagan imposible tomarlo sin fractura, se presumirá que se permite emplearlo, i el depositario será obligado a restituir otro tanto en la misma moneda.»

Ahora bien, la presuncion de muerte por desaparecimiento es puramente legal. Se puede impugnar con toda clase de pruebas i no produce en ningun tiempo cosa juzgada.

18. Las lejislaciones modernas han adoptado sistemas distintos en la reglamentacion de la ausencia. Unas, siguiendo al Código de Napoleon, consideran siempre al ausente como una persona incierta, que a los ojos de la lei ni está viva ni está muerta. Otras han adoptado la teoría de nuestro Código i llegan hasta la declaracion presuntiva del fallecimiento.

Entre estas últimas podemos recordar lcs códigos de Colombia, Ecuador, Arjentina, Venezuela, España i Alemania.

Artículo 81. 1

La presuncion de muerte debe declararse por el juez del último domicilio que el desaparecido haya tenido en Chile, justificándose previamente que se ignora el paradero del desaparecido, que se han hecho las posibles dilijencias para averiguarlo, i que desde la fecha de las últimas noticias que se tuvieron de su existencia, han trascurrido a lo ménos cuatro años.

REFERENCIAS

Presuncion. 47—1712.
Muerte. 78—95.
Domicilio. 59—62—68.
Justificándose. 1698.
Cuatro años. 48.

CONCORDANCIAS

C. Ec.—Art. 78. 1.ª La presuncion de muerte debe declararse por el juez del último domicilio que el ausente haya tenido en el Ecuador, justificándose previamente que se ignora su paradero; que se han hecho las posibles dilijencias para averiguarlo; i que, desde la fecha de las últimas noticias que se tuvieron de la existencia del ausente, han trascurrido, a lo ménos, cuatro años.

C. Col.—Art. 97. 1.º La presuncion de muerte debe declararse por el juez del último domicilio que el desaparecido haya tenido en el territorio de la Nacion, justificándose previamente que se ignora el paradero del desaparecido, que se han hecho las posibles dilijencias para averiguarlo, i que desde la fecha de las últimas noticias que se tuvieron de su existencia, han trascurrido, a lo ménos, dos años.

C. Arj.—Art. 110. V. C. del art. 80.

Art. 111. Los seis años serán contados desde el dia de la ausencia, si nunca se tuvo noticia del ausente, o desde la fecha de la última noticia que se tuvo de él.

Art. 114. Los que se presentasen pidiendo esta declaracion, deben justificar el tiempo de la ausencia, las dilijencias que hubiesen practicado para saber de la existencia del ausente, sin resultado alguno, el derecho a sucederle i en su caso, el suceso del naufrajio, terremoto, accion de guerra, etcétera, en que el ausente se encontraba.

C. Ur.—Art. 55. Cuando se haya dejado de ver a una persona en el lugar de su domicilio, i en cuatro años no se hayan recibido noticias suyas, podrán los interesados

solicitar ante el Juez competente del último domicilio conocido, la declaracion de ausencia.

Art. 56. Si el ausente habia dejado apoderado, la declaracion de ausencia no podrá reclamarse hasta pasado seis años, contados desde la ausencia o las últimas noticias; i eso, aun en el caso de que el mandato hubiese caducado ántes de vencidos los seis años.

Art. 58. El que solicite la declaracion de ausencia, tendrá que justificar los estremos en que la funde, con arreglo a los artículos precedentes, a lo ménos, por una informacion, con citacion del Ministerio Público.

C. Bra.—Art. 469. Pasados dos años, sin que se sepa del ausente, si no ha dejado representante, ni procurador, o pasados cuatro años, si los hubiere dejado, podrán los interesados pedir que se abra provisoriamente la sucesion.

C. Ven.—Art. 34. Si un individuo no aparece en su domicilio i no ha dejado quien lo represente, i ademas han trascurrido cuatro años despues de las últimas noticias recibidas de él, los que hubieran sido sus herederos o sucesores, si hubiera muerto al tiempo de las últimas noticias, podrán presentarse ante el Tribunal del último domicilio del desaparecido, solicitando que se declare la ausencia. El mismo derecho corresponde a todos aquéllos que tengan acciones que ejercer en caso de muerte del desaparecido; pero no podrá hacer uso de este derecho sino contradictoriamente con sus herederos.

Si el ausente ha dejado mandatario para la administracion de sus bienes, no podrá pedirse la declaracion de ausencia hasta pasados ocho años desde las últimas noticias que de aquél se hayan recibido.

C. Fran.—Art. 115. Cuando una persona desaparecie-

re del lugar de su domicilio o residencia, i trascurran cuatro años sin que se tengan de ella noticias, los interesados podrán solicitar ante el tribunal de primera instancia que la ausencia se declare.

C. Al.—Art. 14. La declaracion de muerte estárá permitida cuando trascurran diez años sin haber recibido noticia alguna de la vida del ausente; pero no podrá tener lugar hasta despues de trascurrido el año en que el ausente haya cumplido los treinta i uno.

El ausente que tenga setenta años cumplidos, podrá ser declarado fallecido si hubiesen trascurrido cinco años sin haber tenido de él noticia alguna.

El plazo de diez o de cinco años comenzará al espirar el último en que, segun las noticias recibidas, vivia aun el ausente.

C. Esp.—Art. 184. Pasados dos años sin haberse tenido noticia del ausente, o desde que se recibieron las últimas, i cinco en el caso de que el ausente hubiera dejado persona encargada de la administracion de los bienes, podrá declararse la ausencia.

C. Sui.—Art. 36, inc. 1.º Podrá pedirse la declaracion de ausencia por lo ménos un año despues del peligro de muerte, o cinco despues de las últimas noticias.

Art. 35, inc. 2.º Será juez competente el del último domicilio en Suiza del ausente, o el del domicilio de oríjen si nunca hubiese habitado en territorio suizo.

COMENTARIO

SUMARIO.—19. Corresponde declarar la presuncion de muerte al juez del último domicilio del desaparecido.—20. Silencio de algunas lejislaciones estranjeras sobre este punto.—21. Requisitos de la declaracion de presuncion de muerte.—22. Las jestiones judiciales no se pueden iniciar ántes de los cuatro años posteriores a las últimas noticias. —23. La fecha de las últimas noticias es la fecha en que éstas se reciben i no la que traen los documentos que las contienen.—24. Opiniones de algunos jurisconsultos franceses sobre esta cuestion.—25. La declaracion de presuncion de muerte se hace sin consideracion a la circunstancia de haber o no dejado representante el desaparecido.—26. Brevedad de los plazos establecidos en otras lejislaciones.

19. El presente número comprende dos partes:

La primera se refiere a la competencia del majistrado que debe conocer en esta clase de juicios i dispone que corresponde declarar la presuncion de muerte al juez del último domicilio que el desaparecido haya tenido en Chile.

Nada mas conveniente. «En el domicilio, dice el señor Borja, es donde el individuo tiene su familia, el principal asiento de sus negocios, i es jeneralmente conocido; donde pueden recibirse noticias del desaparecido, i suministrarse todos cuantos datos conduzcan a determinar a punto fijo si él vive o ha muerto» (1).

El domicilio de que se trata es el civil, es decir, el lugar donde un individuo está de asiento, o donde ejerce habitualmente su profesion u oficio. Pero si el desaparecido carece de domicilio, será competente el juez de la última residencia, pues ésta hace las veces de

(1) T. II. Núm. 178.

aquél respecto de las personas que no lo tuvieren en otra parte.

La misma disposicion establece la Lei de Organizacion i Atribuciones de los Tribunales. «En los casos de presuncion de muerte por desaparecimiento, dice el artículo 223 de esta lei, el juez del lugar en que el desaparecido hubiere tenido su último domicilio será competente para declarar la presuncion de muerte i para conferir la posesion provisoria o definitiva de los bienes del desaparecido a las personas que justifiquen tener derecho a ellos.»

20. En los proyectos anteriores al Código no se indicaba el juez que debia hacer esta declaracion; pero la Comision revisora salvó este olvido en la última lectura que hizo al Proyecto ántes de someterlo a la aprobacion del Congreso i le dió la redaccion que hoi tiene.

Igual omision se observa en algunos códigos estranjeros. Ni el Francés, ni el Aleman, ni el Español indican cual es el tribunal competente. Por eso aparecen divididas las opiniones de sus comentadores, siéndolo para unos el juez del lugar donde están ubicados los bienes i para otros el del último domicilio (1).

---

(1) «Ninguna lei decide cual es el tribunal competente. Puede haber dudas si lo es el tribunal del domicilio, o, a falta de domicilio, el de la última residencia de la persona que ha desaparecido, o los tribunales de los territorios donde estén situados los bienes a cuya administracion se trata de proveer.

¿Es preciso, en todo caso, i en cualquier lugar donde los bienes estén situados, acudir al tribunal del domicilio? ¿Se puede, al contrario, intentar la demanda ante el tribunal del lugar donde los bienes están situados?

Las opiniones, a este respecto, no están conformes. Acuérdanse, a la verdad, en reconocer la competencia del tribunal del domicilio; pero están diverjentes cuando se trata de saber en qué consiste esa competencia, i si es o no privativa.

21. La segunda parte del artículo espresa los requisitos que deben previamente justificarse para obtener la declaracion. Estos son:

1.º Que se ignora el paradero del desaparecido;

2.º Que se han hecho las posibles dilijencias para averiguarlo; i

3.º Que desde la fecha de las últimas noticias que se tuvieron de su existencia, han trascurrido a lo ménos cuatro años.

Dichas condiciones son esenciales i es preciso que concurran simultáneamente. No bastaria, por ejemplo, justificar que se ignora el paradero del desaparecido i que se han hecho todas las dilijencias posibles para averiguarlo. La lei exije que ademas se pruebe que han trascurrido cuatro años de ausencia.

22. Esto es tan justo como lójico. Seria inicuo proceder de otro modo. Ese plazo de cuatro años es el tiempo durante el cual los ciudadanos pueden ausentarse del pais libremente.

Miéntras no trascurran, nadie tiene derecho para imponerles las molestias consiguientes a las indagaciones sobre su vida i su paradero. Lo que jurídica i moralmente autoriza la alarma de los interesados i lejitima los trámites de la declaracion de presuncion de muerte, es tan solo la ausencia prolongada mas allá de dicho plazo.

Sostener lo contrario; permitir que se inicien en cualquier tiempo las jestiones judiciales que llevan a la muerte presunta del ausente, es abrir a la maldad i a la

---

Paréceme que el tribunal del domicilio es competente para dictar todas las providencias, aún las concernientes a los bienes situados en otro territorio». (Demolombe. II. 20).

codicia un vastísimo campo de accion. Sus mas caros derechos quedarian anulados. La lei, léjos de protejerlo. vendria a inferirle los mayores agravios en su libertad i en sus bienes, entregándolo a la enemistad de cualquier interesado.

Por otra parte, en ninguna lejislacion del mundo se autoriza tal procedimiento. Basta leer atentamente las concordancias que dejamos trascritas para comprender, que a lo ménos en todas estas, se prescribe el trascurso de determinado plazo, ántes de la iniciacion de las jestiones judiciales de los que tienen interes en desposeer al ausente (a).

23. Se ha discutido acerca de la fecha de las últimas noticias. Para unos la fecha legal es la que llevan los documentos que las encierran i para otros es la del dia en que se reciben en el domicilio del desaparecido.

Esta cuestion envuelve una grave trascendencia, pues

(a) «Se podria dudar de si este plazo de cuatro años debe haber trascurrido ántes de iniciarse las jestiones para provocar la declaracion, o si basta que haya trascurrido cuando llega el momento de la declaracion. En el primer caso las jestiones judiciales tendrian que ser posteriores a dicho plazo i por lo tanto la declaracion de muerte no podria venir de ningun modo ántes de cinco años dos meses despues de las últimas noticias. Esta interpretacion tendria en su apoyo la disposicion literal del artículo 115 del Código Francés i de los demas Códigos posteriores que parecen exijir que haya trascurrido el plazo desde las últimas noticias ántes de solicitar la declaracion de ausencia; pero nuestro Código se ha apartado evidentemente de aquel antecedente, lo que resulta del estudio comparativo de los artículos 81, número 7 i 83. Los trámites de la declaracion de muerte presunta pueden ser iniciados ántes de los cuatro años posteriores a la fecha de las últimas noticias que se tuvieron de la existencia del desaparecido, porque la lei sólo exije el trascurso de ese tiempo *para la declaracion* i autoriza aún la entrega definitiva de los bienes *inmediatamente* de cumplidos los cuatro años desde el desaparecimsento en el caso a qne se refiere el número 7 del artículo 81. (Claro Solar.—T. I, núm. 444).

esa fecha es un punto de partida para numerosas disposiciones. Desde ella se cuentan los cuatro años que deben trascurrir para que pueda declararse la presuncion de muerte; desde ella corre el bienio cuyo último dia es el de la muerte presunta del desaparecido, i desde ella corren los diez años despues de los cuales se concede la posesion provisoria a los herederos presuntivos. Forzoso es, por consiguiente, procurar determinarla con absoluta seguridad.

El tenor literal del precepto del Código se presta realmente a fuertes dudas. Habla de la fecha de las últimas noticias i estas palabras parecen indicar la que traen los papeles que las contienen.

Sin embargo, la frase «que se tuvieron de su existencia», complementaria del período, lleva a otra interpretacion diversa. Porque es indudable que las noticias de un suceso sólo se tienen en el momento en que se reciben, cualquiera que haya sido la época en que fueron enviadas.

Por lo tanto, ante la incertidumbre que produce la lectura del artículo, necesitamos recurrir a las reglas de interpretacion que el mismo Código señala. Recordemos pues, la historia de la lei.

En el Proyecto de 1853 se empleaba la frase «desde la fecha de las últimas noticias de su existencia». Esta redaccion adolecia del mismo vicio. No indica con la debida claridad si esa fecha es o no la que traen los documentos. Hizo bien, por consiguiente, la Comision Revisora, al acentuar las ideas i redactar el artículo en esta forma: «desde la fecha que tuvieren las últimas noticias de su existencia.»

Ahora no podia existir la mas leve duda. Se queria ha-

cer contar los plazos desde el dia en que fueron signados los papeles o cartas que contenian las noticias. (1)

Pero el lejislador varió otra vez la redaccion del artículo, dejándolo en la forma actual.

¿Qué deseó espresar con esto el lejislador? Evidentemente que una modificacion del criterio que inspiró el artículo 83 del Proyecto de 1855 a que nos hemos referido. Luego es mas conforme con la historia de la lei suponer que la fecha legal de las últimas noticias, no es la que llevan los documentos mismos, sino la del momento en que éstos llegan a manos de los interesados presentes.

Podemos aún agregar que esta doctrina se halla establecida en casi todos los códigos dictados con posterioridad al nuestro. El artículo 14 del Código Aleman prescribe que la declaracion de muerte estará permitida cuando trascurran diez años *sin haber recibido noticia alguna* de la vida del ausente. El artículo 184 del Código Español, dice: «Pasados dos años sin haberse tenido noticia del ausente, o *desde que se recibieron las últimas*, podrá declararse la ausencia.» El artículo 34 del Código de Venezuela se espresa así: «Si un individuo no aparece en su domicilio i no ha dejado quien lo represente, i ademas han trascurrido cuatro años *despues de las últimas*

---

(1) Proyecto de Código Civil, 1853: Art. 83. 1. La presuncion de muerte debe declararse por el juez; justificándose previamente que se ignora el paradero del desaparecido; que se han hecho las posibles dilijencias para averiguarlo, i que desde la fecha de las últimas noticias de su existencia, han trascurrido a lo ménos cuatro años.

Proyecto de 1855.—Art. 83, 1. La presuncion de muerte debe declararse por el juez, justificándose previamente que se ignora el paradero del desaparecido, que se han hecho las posibles dilijencias prra averiguarlo, i que desde la fecha que tuvieren las últimas noticias de su existencia, han trascurrido a lo ménos cuatro años.

noticias recibidas de él, los que hubieran sido, etc.» El 55 del Código del Uruguai dispone que «cuando se haya dejado de ver a una persona en el lugar de su domicilio, i en cuatro años *no se hayan recibido noticias suyas*, podrán los interesados, etc.» El Código del Brasil habla en el artículo 463 de una persona de quien no hai noticia i en el 469 se refiere a las noticias recibidas (a).

24. Como esta misma cuestion se ha suscitado entre los jurisconsultos franceses, nos parece oportuno trascribir algunas de sus opiniones.

«Debemos investigar, dice Moly, si la ausencia deberá contarse desde el dia en que las noticias sean recibidas, o desde la fecha de las cartas o papeles que las contengan.

«Leemos en la lei: «Cuando una persona no esté en el lugar de su domicilio o de su residencia, i durante cuatro años no se han tenido de ella noticias.»

«Estas palabras: no se han tenido noticias, inducen a

(a) «Dice la lei que los cuatro años se cuentan desde la fecha de las últimas noticias que se tuvieron de su existencia; i tiénense noticias no el dia en que ellas se dan en el lugar del suceso, sino el dia en que se reciben en aquél donde hai interes en averiguarlo.

Esta interpretacion es conforme no sólo al tenor literal de la lei, sino tambien a su espíritu; pues la lei exije que los interesados hagan las posibles dilijencias para averiguar el paradero del desaparecido, i en virtud de esas dilijencias se reciben las últimas noticias. (Borja. T. II N.º 181.)

«Los cuatro años que deben haber trascurrido ántes de la declaracion se cuentan desde la fecha de las últimas noticias, no desde la fecha en que las noticias se reciben. El dia de las últimas noticias, despues del cual no se volvió a saber mas del individuo ausente, habria constancia de su existencia; pero no habiéndose vuelto a saber mas de él, principia la duda de que esté vivo. El dia en que las noticias se reciben puede ser mui posterior a aquella fecha i no puede servir de punto de partida.» (Claro Solar, T. I. N.º 444).

juzgar que la ausencia debe contarse desde la recepcion de las noticias, mas no desde la fecha de los escritos que las encierran.»

Delvincourt pregunta: ¿Deben contarse los plazos desde la fecha de las últimas noticias, o desde el dia en que se han recibido? Puede haber un intervalo mas o ménos considerable entre las dos épocas a causa de la distancia del lugar de donde están datadas las últimas noticias. Juzgo que el plazo debe correr desde el dia en que las noticias se recibieron» (1).

I en las Anotaciones a Zachariæ de Aubry i Rau, leemos: «No es la fecha de las últimas noticias, sino la fecha en que se reciben, la que se debe tomar en consideracion en caso semejante. Esto es lo que resulta evidentemente de le redaccion del artículo» (2).

25. No toma en cuenta el Código, para determinar los plazos, si el desaparecido ha constituido o no procurador que lo represente.

A primera vista esto parece una omision, pues es diversa la situacion del desaparecido en uno i otro caso. El que ha provisto a su propia ausencia, designando apoderado, está dispensado en cierto modo de dar noticias suyas; i por el contrario, el que todo lo deja abandonado, induce a presumir un pronto regreso, que si no se verifica, hace mas vehemente la incertidumbre de su vida, i autoriza, por lo tanto, a dictar medidas que vengan a suplir su falta de prevision.

Sin embargo, las lejislaciones modernas no están conformes en este punto. Hacen distincion entre ámbas situaciones jurídicas los códigos del Brasil, del Uruguai,

(1) Borja. T. II. N.º 181.
(2) T. I. § 151.

de España, de Italia, de Francia. No la hacen ni el de Colombia, ni el de Ecuador, ni el de Arjentina, ni el de Suiza, ni el de Alemania.

Esto se debe probablemente a que esa consideracion sólo es atendible en realidad de verdad en los primeros tiempos del desaparecimiento; pues, a medida que éste se prolonga, va haciéndose sentir mas fuertemente la necesidad de poner término a las administraciones provisionales.

Con todo, no es posible negar que es justo i equitativo distinguir desde el primer momento, dichas situaciones. La ausencia del individuo que tiene representante que cuide de sus bienes i responda de las obligaciones que hubiere contraido, no perjudica ningun interes, ni viola ningun derecho; sino que, al contrario, es el uso lejítimo de una facultad inherente a la condicion de persona sui juris, reconocida en la carta fundamental de todos los paises.

En cambio el que desaparece sin dejar rastros de su existencia, es un verdadero prófugo que ha querido romper las relaciones i los vínculos que lo unian a su domicilio anterior. En este caso parece natural que la lei se apresure a adoptar medidas rápidas que suplan ese abandono i resguarden los intereses de los presentes que con él tenian relaciones jurídicas.

Siendo, pues, tan diversas las situaciones de entrambos desaparecidos, es lójico que sean tambien diferentes las medidas lejislativas adoptadas en uno i otro caso.

26. Debemos aquí repetir algo que ya hemos manifestado en los preliminares. Los plazos deben modificarse en forma que sirvan de manera mas eficaz los intereses del comercio i de la industria.

En esta parte el Código es exajeradamente cauteloso.

Ha llegado a decirse que parece tener sentimiento de desposeer al desaparecido i que se arma en toda forma contra los poseedores provisorios.

En las lejislaciones estranjeras dictadas posteriormente, se encuentran términos mucho mas breves. El Código Civil de Colombia solo exije dos años de ausencia para declarar la presuncion de muerte. Este mismo plazo es suficiente, segun el artículo 469 del Código del Brasil, para abrir provisoriamente la sucesion del desaparecido, i segun el artículo 184 del Código Español, para que se declare la ausencia.

El del Uruguai i el de Venezuela exijen cuatro años: pero dan a la declaracion de ausencia los resultados que en el nuestro produce la posesion provisoria. El de la República Arjentina declara a los seis años la presuncion de muerte, pero hace producir efectos inmediatos sobre los bienes a dicha declaracion.

Artículo 81. 2.

Entre estas pruebas será de rigor la citacion del desaparecido; que deberá haberse repetido hasta por tres veces en el periódico oficial, corriendo mas de cuatro meses entre cada dos citaciones.

REFERENCIAS

Pruebas.—1699.
Cuatro meses.—48.

CONCORDANCIAS

C. Ec.—Art. 78. 2.ª Entre estas pruebas será de rigor la citacion al ausente, que deberá repetirse hasta por tres veces en el periódico oficial. corriendo mas de cuatro meses entre cada dos citaciones.

C. Col.—Art. 97. 2.ª. La declaratoria de que habla el artículo anterior no podrá hacerse sin que preceda la citacion del desaparecido, por medio de edictos, publicados en el periódico oficial de la Nacion, tres veces por lo ménos, debiendo correr mas de cuatro meses entre cada dos citaciones.

C. Arj.—Art. 115. El juez debe nombrar un defensor al ausente i un curador a sus bienes, si no hubiese administrador de ellos, i citar al ausente por los periódicos cada mes, por espacio de seis meses.

C. Ur.—Ar. 59. El Juzgado, tan luego como se le presente la solicitud, ordenará su publicacion en los periódicos por tres veces, con intervalos de 60 dias.

C. Ven.—Art. 35. Acreditados los hechos que espresa el artículo anterior, el Tribunal ordenará que se cite por medio de un periódico a la persona que se dice ausente, señalando dos meses para que comparezca por sí o por apoderado; i si no compareciere, se le citará por dos veces mas en la misma forma i con el mismo plazo.

C. Sui.—Art. 36. Podrá pedirse la declaracion de ausencia por lo ménos un año despues del peligro de muerte o cinco despues de las últimas noticias.

El juez invitará, por requisitorias publicadas en forma, a las personas que pudieren dar noticias del ausente, para que comparezcan en plazo determinado. Este plazo habrá de ser por lo ménos de un año a contar de la primera citacion.

COMENTARIO

SUMARIO.—27. La citacion del desaparecido es requisito esencial.—28. Conveniencia de aumentar el número de las citaciones.—29. Discusion a que dió lugar el inciso en la Comision Revisora.—30. Preceptos correlativos de otras lejislaciones.

27. Las justificaciones que los interesados deben hacer en conformidad al número anterior, no son aún bastantes para que el juez pueda declarar la presuncion de muerte. Es ademas necesario que se haya citado al desaparecido por avisos publicados en el periódico oficial i que estas citaciones se hayan repetido tres veces, con un intervalo de mas de cuatro meses entre cada una de ellas.

Segun lo espuesto, el período de las citaciones durará ocho meses dos dias, si suponemos que la segunda i la tercera se hagan al dia siguiente de cumplirse los cuatro meses de intervalo.

28. Se comprende fácilmente el objeto de esta disposicion. El lejislador quiere hacer saber al desaparecido que se va a disponer de sus bienes si no da noticias de su existencia i paradero.

Es una verdadera notificacion, i en algunos juzgados de Santiago se ha pedido dictámen al Promotor Fiscal ántes de decretarla.

En realidad obedece a la misma razon que el artículo 57 del Código de Procedimiento. En ámbos casos se trata de notificar a personas cuya individualidad o residencia es difícil determinar (a).

(a) Art. 57 del C. de Proc. Civil.—«Cuando hubiere de notificarse personalmente o por cédula a personas cuya individualidad o residencia sea difícil determinar, o que por su número dificultaren considerablemente la

Pero si la publicacion en el periódico oficial es necesaria i conveniente a los fines que el lejislador se propone ya que ese periódico, por razon de su objeto i naturaleza, está llamado a llegar a todos los centros diplomáticos i consulares que la República tiene constituidos en el estranjero; nos parece, sin embargo, que la insercion de tres avisos, con intervalos de cuatro meses entre cada uno de ellos, es de todo punto insuficiente. Solo por una rara casualidad podrá el desaparecido, en virtud de tales publicaciones, tener conocimiento del juicio iniciado en su contra.

Si se quiere ver realizados los humanos propósitos de la lei, es indispensable elevar al doble o triple el número de las citaciones. Por ejemplo, en un espacio de cuatro meses, dando a cada publicacion un intervalo de quince dias, serían éstas tres veces mas i el plazo, con gran ventaja para los presentes, se habria reducido a la mitad. Sin duda que de este modo será mas probable que el desaparecido llegue a conocer las graves consecuencias que va a acarrearle su prolongada ausencia.

---

práctica de la dilijencia, podrá hacerse la notificacion por medio de avisos publicados en los diarios o periódicos del lugar donde se sigue la causa, o de la cabecera de la provincia, si allí no los hubiere. Dichos avisos contendrán los mismos datos que se exijen para la notificacion personal; pero si la publicacion en esta forma fuere mui dispendiosa, atendida la cuantía del negocio, podrá disponer el tribunal que se haga en estracto redactado por el secretario.

Para autorizar esta forma de notificacion, i para determinar los diarios i periódicos en que haya de hacerse la publicacion, i el número de veces que deba repetirse, el cual no podrá bajar de tres, procederá el tribunal con conocimiento de causa i con audiencia del ministerio público.

Cuando la notificacion hecha por este medio fuere la primera de una jestion judicial, será necesario ademas, para su validez, que se inserte el aviso en los números del Diario Oficial correspondientes a los dias primero o quince de cualquier mes, o al dia siguiente, si no se hubiere publicado en las fechas indicadas.

29. En el proyecto de Código Civil estaba redactado este número en la forma siguiente: «2.º Entre estas pruebas será de rigor la citacion del desaparecido por la prensa de Chile i del pais o paises en que se sepa que ha residido durante la última ausencia».

La Comision Revisora lo modificó, dándole la redaccion que tiene en el Código. Con este motivo se produjo la discusion que relata el señor Claro Solar en estos términos: «El señor Ocampo, miembro de la Comision Revisora, observó respecto de este inciso que no se determinaba en el Proyecto el número de inserciones de que debia componerse cada citacion i que a su juicio una sola bastaria para llenar los fines de la lei. Observó tambien que podia dudarse si cada citacion debia distar de la que le precede o sigue mas de cuatro meses, o si bastaba, segun la letra del artículo, que las dos primeras citaciones distaran de la última mas de cuatro meses. Estas observaciones no fueron atendidas; pero ellas sirven para dejar bien en claro que una sola insercion basta para cada citacion i que las citaciones son tres, pues debe repetirse hasta por tres veces i no mas de tres veces. La redaccion de la lei es, sin embargo, un poco oscura i habria sido preferible la adoptada por el Código de Colombia que, como se sabe, es igual al nuestro (a).

(a) T. I. Núm. 444.

(*Continuará*).



Temas de los Certámenes Universitarios

BIENALES

(Premio reglamentario: $ 5,000)

FACULTAD DE MEDICINA I FARMACIA

(BIENIO DE 1917 - 1918)

Defensa contra las enfermedades de trascendencia social (lúes, enfermedades venéreas i alcoholismo).

NOTA.—Las composiciones deberán presentarse a la Secretaría de la Facultad de Leyes i Ciencias Políticas, ántes del 10 de Marzo siguiente al bienio correspondiente.

TEMAS DE LOS CERTAMENES UNIVERSITARIOS

BIENALES (1)

(Premios reglamentarios: $ 5,000 para cada uno)

FACULTAD DE FILOSOFIA, HUMANIDADES i BELLAS ARTES

(Bienio de 1917 - 1918)

Un período de la Historia de Chile posterior al año 1823

FACULTAD DE TEOLOJIA

(Bienio de 1917 i 1918)

Un testo de Fundamentos de la Fé que se adapte al último programa aprobado para el estudio de esta asignatura.

---

(1) Las composiciones deberán presentarse a la Secretaría de la Facultad respectiva, ántes del 10 de Marzo siguiente al bienio a que correspondan.

REPUBLICA DE CHILE

ANALES
DE LA
UNIVERSIDAD

TOMO CXLII.—AÑO 76.º

SUMARIO

MARZO I ABRIL DE 1918

SOC. IMPRENTA-LITOGRAFIA "BARCELONA"
SANTIAGO DE CHILE
1918

REPUBLICA DE CHILE

ANALES

DE LA

UNIVERSIDAD

TOMO CXLII —AÑO 76.º

SUMARIO

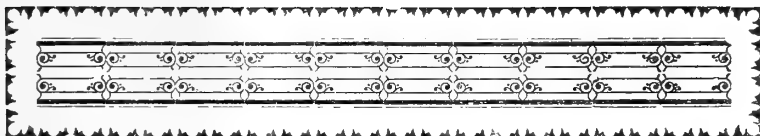
MARZO I ABRIL DE 1918

SOC. IMPRENTA-LITOGRAFIA "BARCELONA"
SANTIAGO DE CHILE
1918

ACTAS DE LAS SESIONES

DEL

CONSEJO DE INSTRUCCION PÚBLICA



BOLETIN DE INSTRUCCION PÚBLICA

CONSEJO DE INSTRUCCION PÚBLICA

Sesion de 18 de Marzo de 1918

Fue presidida, en ausencia del señor Rector, por el Decano mas antiguo entre los concurrentes, don Jilberto Fuenzalida, asistieron los señores consejeros Amunátegui, Barros Borgoño, Espejo, Matte, Salas Lavaqui i el señor Secretario Jeneral, don Octavio Maira.

Prévias las formalidades reglamentarias i el juramento requerido, el señor Rector confirió los siguientes títulos i grados:

Dentista:

a don Víctor Manuel Villalobos Espinoza.

Profesores de Matemáticas i Física:

a doña Victoria Araya Valdes,
» Rosa Nuche Inostroza,

a don Pedro Olivares Olivares; i
doña Grimeneza Ramírez Figueroa.

Profesor de Francés:

a don Víctor Manuel Valdivieso Cornejo.

Profesor de Inglés:

a don Edgardo Canales Ferreira.

Profesor de Ciencias Biolójicas i Química:

a doña Trinidad Larénas Escalante.

Bachilleres en Medicinas i Farmacia:

a don Juan Betzhold Hess,
» Alberto Rahaussen Jiménez,
» Manuel Rodríguez Aguirrezabal,
» Alvaro Sanhueza Líbano,
» Cárlos Seaman Fernández; i
» Ramon Staforelli Baló.

Bachilleres en Leyes i Ciencias Políticas:

a don José Maria Pizarro Carzon; i
» Manuel Ugarte Móntes.

Bachilleres en Matemáticas:

a don Ernesto Berrios Waidele,
» Enrique Brieba Deneen,
» Eujenio Palacios Bate,
» Luis Eujenio Vásquez Arriagada.

Bachilleres en Humanidades:

a don Jorje Carbacho Machefert,
» Renato Donoso Henríquez,
» Benjamin Errázuriz Lastarria,
» Eduardo Krüger Marks,
» Julio Martínez Toledo,
» Samuel Mella Romero,
» Jacinto Núñez Barbosa,
doña Paula Pace Avendaño,
don Uldarico Pérez Matus,
doña Ermita Puebla Fernández,
» Maria del Pilar Rios Aguayo,
don Ernesto Saldías Lagos; i
» Oscar Vásquez Norambuena.

El Decano señor Fuenzalida, dió cuenta que, con fecha 9 de Enero último, el señor Rector habia conferido los siguientes grados:

Bachilleres en Medicina:

a don Alonso Acuña Rebolledo,
» Antonio Alcaino Quijada,
» Arturo Baeza Goñi,
» Pedro Bravo Espinoza,
» Fernando Casasbellas Fernández,
» Rodolfo Castillo Soto,
» Anjel Dimistein Jerman,
» Ruben Fernández Barragan,
» Cárlos Gómez Ugarte,
» Eusebio González Laura,
» Abelardo Ibáñez Benavente,
» Teodoro Leible Pastor,
» Aquiles Leuenberg Alarcon,
» Miguel Martínez Barriga,

a don Alberto de la Maza Gómez,
doña Magdalena Neira Fernández,
don José Puga Monsalve,
» Walter Salgado Zúñiga; i
» Cárlos Segovia Renard.

Bachilleres en Humanidades:

a don Alfonso Acuña Liberona,
» César Aguirre Munizaga,
» Armando Alonso Vial,
» Armando Alvarez González,
» Gregorio Amunátegui Jordan,
» José Luis Barias Briseño,
» Edmundo Bertin Rodríguez,
» Pedro A. Bravo Vivallos,
» Amador Bustos Alvarez,
» Juan Carr Briceño,
» José Maria Carrasco Bústos,
doña Adolfina Carvajal Briónes,
» Leonel Carvallo Patrickson,
don Edmundo Contréras Heredia,
» Rafael Daudet Jofré,
» Jerman Demsky Terpelle,
» Ernesto Eguiluz Zañartu,
» Cárlos Guillermo Fernández Mason,
» Ramiro de la Fuente Ciudad,
» Ernesto Galliano Mendiburu,
» Hilarion Guijon Hernández,
» Olegario Henríquez Escalante,
» Andres Jiménez Fuentes,
» Roberto Jil Oyaneder,
doña Filomena Leiva Cariaga,
don Walter Malsch Stoppenbrink,
» Adolfo Manríquez Carrasco,
» Alejandro Marin Achurra,
doña Cármen de la Maza Socías,

a don Ronaldo Meredith Hardy,
» Pelegrin Meza Loyola,
» Jilberto Montero Ortiz,
» Vicente Naranjo Chamoneau,
» Guillermo Otto Müller,
» Marcelino Paredes Palacios,
» Manuel Peldoza Joung,
» Teófilo Pineda Garcia,
» Reinaldo Reinike Kiekebusch,
» Anjel Rivera Prado,
» Enrique Rodríguez Jara,
» Amador Rodríguez Rodríguez,
» Ricardo Santelices Rodríguez,
» Pablo Schwarzemberg Thater,
» Manuel Secchi Muñoz,
» Octavio Sepúlveda Urzua,
» Marcos A. Silva Bascuñan,
» Alberto Silva Cáceres,
» Miguel Stecher Cataldo,
» Alberto Tifaine Vignau,
» Cárlos Ubeda Escobar,
» Rienzi Valencia Guevara,
» Raimundo Valenzuela Canales,
» Horacio Valenzuela Labbé,
» Julio Valenzuela Marin,
» Guillermo Vergara Imas; i
» Otto Tomas Wildner Paz.

Bachilleres en Matemáticas:

a don Luis Alemparte Ureta,
» Manuel Barrera Barrera,
» Joaquin Brito Letelier,
» Adolfo Fuentes Rójas,
» Fernando Pérez Canto Cortínez,
» Cárlos Yáñez González; i
» Jorje Smith Miller.

El 11 de Marzo se confirieron los siguientes títulos i grados:

Profesores de Castellano:

a don Ernesto Merino Zañartu,
» Lisandro Peña Martínez; i
» Guillermo Rójas Carrasco.

Profesor de Ingles:

a doña Maria del Rosario Godoi Peñaloza.

Profesor de Aleman:

a doña Julia Caccialli Garrido.

Bachilleres en Medicina i Farmacia:

a don Italo Alessandrini Iturriaga,
» Alfredo Demaria Andreani,
» Rodrigo Donoso Gaete,
» Enrique Hurtado Ortega,
» Juan Moraleda Contréras,
» Guillermo Puelma Navarro,
» Santiago Schramm Goessling; i
» Pedro Enrique Torres Sepúlveda.

Bachilleres en Humanidades:

a don Ramon Briónes Carvajal,
» Eduardo Eguigúren Errázuriz,
» Luis Hormazábal Aliaga,
» Diómedes Muñoz Jara,
» Ernesto Prieto Gomez,
» Humberto Recchione Fuentes,
» Maximiliano Reyes Vega,
» Oscar Zagal Anabalon; i
» Jorje Zárate Valenzuela.

El señor Rector dió cuenta que, con fecha 10 de Enero último, el Rector del Liceo de Concepcion habia conferido los siguientes grados:

Bachilleres en Humanidades:

a don José A. González Acuña,
» Guillermo Enrique Chandia Morales,
» Enrique Solervicens Castell,
» Ventura Ubilla Moya,
» Luis A. Melo Carrasco,
» Basilio Rodríguez Tascon,
» Héctor Leonel Puente Martínez,
» Ignacio Urrutia Gazmuri,
» Alvaro Tejeda Lauwrence,
» Ramiro Méndez Bráñas,
» Miguel Romero Hodges,
» Tomas Romero Hodges,
» Luis Urrutia Reyes,
» Jorje Cruz Larénas,
» Luis Sanhueza Montalva,
» Domingo Monsalve Arriagada,
» Eduardo Urrejola Lecáros,
» Guilermo Sepúlveda Rivéros,
» Nicolas Rodríguez Pradénas,
» Francisco Rios Rivas,
» Luis Reuss Berndt,
» Alejandro Landaeta Martínez,
» Waldo Seguel Benavente,
» Raul Palacios Von Helms,
» Ramiro Torreblanca Morales,
» Juvenal Hernández Jaque,
» Lorenzo Aste Aste,
» Héctor Landaeta Martínez,
» Diego F. Aguayo Fernández,
» Cárlos F. Beas Gajardo,
» Humberto Bahamonde Hernández,

a don Rolando Arriagada Belmar,
» Márcos Casanueva Eade,
» Eric Fenner Marin,
» Heriberto Dupouy Ortiz,
» José M. Bastidas Montero,
» Alejandro Abarzúa Reyes,
» José Luis Toledo Sierra,
doña Julia Grandi Cameron,
» Emma Pascual Bartholin,
» Berta Herrera Búrgos,
don Eduardo Sylvester Rasch,
» Luis Aguayo Avello,
doña Brunilda Cruz Ramírez,
» Lavinia Rivera Rivera,
» Julia Venégas Herrera,
» Maria L. Moena Ibieta,
» Francisca Batallé Mejía,
» Elvira Valenzuela Quilodran,
» Margarita Velásquez García,
» Berta Pizani Mendoza,
» Elina Núñez Fuentes,
» Elena Rougier Domínguez,
» Elisa Troncoso Amigo,
» Adriana González Chávez,
» Raquel Kusnetzoff Zbarskui,
» Elaina Highet Downie,
» Clementina Calderon Moraga,
» Maria Lucrecia Andrade Salgado,
» Maria Luisa Prieto Pozo; i
» Griselda Jhonson Vidal.

El 13 de Marzo se confirieron en Concepcion los grados de

Bachilleres en Leyes i Ciencias Políticas:

a don Cárlos Ivens Benois,
» Juan C. Ibáñez Rebolledo.

Leida i aprobada el acta de la sesion de 7 de Enero último, el señor Rector del Instituto Nacional manifestó que en el acta de a sesion de 31 de Diciembre de 1917, aparecian, respecto de la creacion de un curso nocturno para obreros en el Liceo de Ancud, conceptos que en realidad no habia espresado; i pidió se dejara constancia de que su opinion se fundaba en que no habia conveniencia de que en un Liceo las salas fueran ocupadas durante la noche por personas que no estaban sujetas a la autoridad del Rector, inconveniente que se agrava si se tiene en cuenta que entre estas personas i los niños que al dia siguiente han de ocupar las mismas salas hai diferencias de edades i cultura.

Se diô cuenta:

1.º De seis decretos del Ministerio de Instruccion Pública, que se insertan al final de la presente acta.

2.º De las siguientes nóminas de candidatos presentados por el señor Rector, para proveer las clases que se indican:

CASTELLANO, con 26 horas semanales de clases i FILOSOFÍA, con 4, en el Liceo de Chillan:

Don Claudio Rosales,
» Aníbal Celedon,
» Lisandro Peña,
» Ernesto Merino; i
» Luis A. Rójas.

MATEMÁTICAS, con 20 horas semanales, en el mismo Liceo:

Don Juan José Carrillo,
» Leoncio Sepúlveda,
» Diego Berendique,
» Luis Avendaño; i
» Luis Galecio.

MATEMÁTICAS, con 6 horas semanales, en el mismo establecimiento:

Don Manuel Lara,
» Leoncio Sepúlveda,

Don Nicolas Acevedo
» Julio Pérez Tapia; i
» Enrique Martínez.

Se acordó tenerlas presente.

3.o Por no haberse presentado candidatos al concurso abierto para proveer en propiedad 8 horas semanales de clases de castellano en el Liceo de Traiguen, se acordó que continuaran a cargo de un profesor interino.

4.º De un oficio del Ministerio de Relaciones Esteriores, con el que remite un memorandum de la Embajada de los Estados Unidos, referente a las dificultades con que tropiezan los médicos estranjeros para el ejercicio de su profesion en los establecimientos mineros ubicados en Chile.

Pasó al señor Decano de Medicina.

5.o De otro oficio en que el mismo Ministerio remite la lei dictada por el Gobierno Ecuatoriano, que rije la jubilacion de los profesores de la enseñanza superior, secundaria i primaria.

Pasó al archivo.

6.o De una nota en que el Rector del Instituto Nacional solicita la creacion de un tercer curso paralelo de 6.o año, en atencion a que hai mas de 150 alumnos matriculados en este curso.

El señor Consejero Espejo, manifestó que habria conveniencia en llamar la atencion de los rectores de Liceos, acerca de la obligacion en que están de dirijirse a la Universidad para pedir la duplicacion o la creacion de cursos ausiliares, lo que deben hacer, conforme a la disposicion reglamentaria, en los últimos dias de Abril, i fundar así su peticion en la asistencia media de alumnos con que cuenta cada clase, en el indicado mes.

Se acordó archivar todas las solicitudes de los rectores de Liceos para la creacion de nuevos cursos, a fin de resolverlas en conjunto, i enviar una circular a los rectores manifestándoles que deben dirijir a la Universidad, ántes del 1.o de Mayo, todas las peticiones sobre este particular.

Se enviará, asimismo, una comunicacion al señor Ministro de Instruccion Pública, para rogarle que se sirva permitir a la Rectoría cualquiera peticion de Rectores de Liceos sobre este mismo asunto.

7.o De una nota en que el Rector del Liceo de la Serena pide que se provean con profesores propietarios las clases de ciencias físicas i naturales, con 22, 4 i 2 horas semanales de clases respectivamente.

Se acordó, para tomar un acuerdo al respecto, preguntar al mencionado Rector desde qué época sirven como profesores interinos la referida asignatura, las personas que actualmente la tienen a su cargo, i esprese ademas, su opinion acerca de la competencia con que han servido sus clases.

8.º De una nota en que el Rector del Liceo de Ovalle comunica que ningun profesor titulado se ha opuesto al concurso para proveer en propiedad 22 horas semanales de clases de frances.

Se determinó que continuaran a cargo de un profesor interino.

9.º De una nota en que el Rector del Liceo de Ancud avisa el fallecimiento del profesor de matemáticas i de dibujo, con 19 i 6 i media horas semanales de clases respectivamente.

Se acordó proveer en propiedad las de matemáticas, abriendo el concurso reglamentario.

10.º De un oficio en que el Rector del Liceo Barros Borgoño pide la creacion de cursos ausiliares.

Conforme a lo resuelto anteriormente, se acordó archivar esta solicitud hasta el mes de Mayo próximo.

11.º De análoga peticion del Rector del Liceo de Curicó para crear cursos ausiliares de primera preparatoria.

Recayó la misma providencia del número anterior.

12.º De una nota en que el Rector del Liceo de Viña del Mar pregunta si procede a proponer, desde luego, a la persona que ha de desempeñar la asignatura de trabajos prácticos de física i de química.

Se acordó manifestar al citado Rector que las clases prácticas de laboratorio deben ser desempeñadas por los profesoses de física i de química o, si esto no fuere posible, por los ayudantes o encargados de cuidar los gabinetes respectivos.

Por lo demas, es la época oportuna para hacer las propuestas del caso.

13. De un telegrama en que el Rector del Liceo de Copiapó propone a los señores Luis Valenzuela i Crisólogo Céspedes para integrar la comision examinadora de Historia i Jeografía del Liceo de Niñas.

En atencion a que uno de los profesores propietarios ha renunciado i otro está ausente de Copiapó, se aprobó la propuesta del Rector del Liceo i se le autorizó para recibir estos exámenes, en lo que resta del presente mes.

14. De una comunicacion en que el Rector del Liceo de Valparaiso da cuenta de que el alumno Jorje Miranda Urrutia, que

fracasó en el exámen de repeticion de matemáticas 4.º año, provocó a uno de los examinadores con palabras violentas i descomedidas. Solicita que se imponga al citado alumno el castigo que merezca.

Se leyó tambien una presentacion en que don Eduardo Miranda, apoderado del citado alumno, esplica los motivos que dieron ocasion a la actitud de su hermano para con la comision examinadora,

Se acordó pasar todos estos antecedentes al Rector del Liceo i hacerle presente que el reglamento de faltas i castigos le da autorizacion para imponer hasta la pena de espulsion del establecimiento; que en caso de no estimar esta medida disciplinaria como suficiente por la falta cometida, lo haga así presente al Consejo, que le informe ademas sobre las siguientes aseveraciones que estampan en la presentacion del señor Miranda Urrutia:

1) Que el jóven Jorje Miranda rindió los exámenes de 5.º año ántes de haber sido aprobado en el de matemáticas 4.º;

2) Que la comision examinadora prometió examinar nuevamente al citado alumno despues de haber sido reprobado; i

3) Que los profesores señalados por el reclamante dan clases privadas o pasos a sus propios alumnos.

15. De una providencia del Ministerio de Instruccion Pública, recaida en un oficio del Rector del Liceo Lastarria, para que se provean en propiedad las clases de jimnasia i caligrafía del establecimiento a su cargo.

Para dar cumplimiento a las disposiciones de la lei de 9 de Enero de 1879, se acordó tomar el acuerdo necesario para proveer en la forma indicada las referidas asignaturas i hacer presente al Rector del Liceo Lastarria que las propuestas del caso debe enviarlas al Rector de la Universidad.

16. De dos comunicaciones de la Chili Esploration Company; en la primera, ofrece obsequiar para las colecciones de la Escuela de Injeniería, un ejemplar de las barras i planchas de cobre, tales como se producen en el establecimiento de Chuquicamata; i en la segunda, indica que la referida Compañía puede recibir en sus faenas, alumnos de la Universidad de Chile, a los cuales abonaria un sueldo diario de seis pesos moneda corriente, i agrega que entregaria a cada jóven, al retirarse del establecimiento para volver a la Escuela de Injeniería, una gratificacion de dos pesos por cada dia que haya trabajado.

Se acordó agradecer ámbas comunicaciones, e indicar que las muestras de las barras i planchas de cobre, pueden entregarse en

la Rectoría de la Universidad; la segunda nota se pasará tambien al señor Decano de Matemáticas para los efectos a que haya lugar.

En seguida, se celebraron los siguientes acuerdos:

a) Pasar a la Facultad de Humanidades el oficio en que el profesor don Adeodato García Valenzuela pide que se despache cuanto ántes el informe que sobre su testo «Elementos de Química» se pidió a fines de 1914, para los efectos de pronunciarse sobre la aprobacion del referido testo.

b) Denegar la solicitud de don Víctor Zangolli, para que se le permita incorporarse al 2.º año de Farmacia en mérito de haber rendido las pruebas del primer año de Medicina, en atencion a que los programas de Farmacia i de Medicina son diferentes i persiguen distintos resultados.

c) Denegar igualmente la peticion de once dentistas prácticos para que se abra un curso en la Escuela Dental que los habilite para optar al título profesional, en vista que el Consejo hizo funcionar en años anteriores, un curso de esta naturaleza, i declaró que seria la última concesion que podria hacerse a tales prácticos.

d) Dejar pendiente para cuando concurra a presidir las sesiones el señor Ministro de Instruccion Pública, la solicitud en que el Jeneral don Manuel Moore pide se establezca un internado en el Liceo de Valdivia.

e) Dejar, igualmente, pendiente para cuando reasuma su cargo el señor Rector Amunátegui, la insinuacion de don Enrique Nercasseau i Moran sobre creacion de la cátedra de literatura hispanoamericana en el Instituto Pedagójico.

f) Exijir a don Mario Cuillen Gómez, que pide se le reconozca la validez de los exámenes de historia moderna i contemporánea, Jeometría i Frances, rendidos en colejios nacionales de la República Arjentina, que rinda, ante comision de profesores del Instituto Nacional, un exámen jeneral que fije la preparacion que posee i el curso de humanidades en que podria incorporarse.

g) Aceptar el informe del señor Decano de Leyes para que se declare válido el exámen de Derecho de Minas rendido por don Juan Leverett i don Tomas Rodríguez, ántes de haber optado al Bachillerato en la misma Facultad.

h) Pasar al Rector del Liceo de Valdivia la solicitud de don Juan Monberg W. para que le reciba el exámen de admision a que se refiere.

i) Denegar la solicitud de don Marco Antonio Vera, normalista

con título de Profesor de Jimnasia en el Instituto de Educacion Física, para que se le permitiera ingresar al 1.er año de la Escuela Dentística, sin tener el grado de Bachiller en Humanidades.

j) Otorgar a don Elijio Ocaña Vieto, alumno pensionado por el Gobierno de Panamá, el título de Profesor de Estado, dispensándosele el grado de Bachiller de Humanidades, en atencion a que solo le faltan tres asignaturas para terminar los cursos de instruccion secundaria.

k) Pasar en informe al señor Decano de Matemáticas, las solicitudes de los ex-alumnos de la Escuela Naval, don Ernesto Suárez, don Francisco Várgas, don Francisco Acosta i don Anjel J. Cobo, que desean optar al Bachillerato en Matemáticas.

l) Autorizar, en conformidad al Tratado de Canje de títulos i grados, vijente entre las Repúblicas de Chile i el Ecuador, a don Serjio Cabrera para incorporarse al 4.o año de medicina, con la obligacion de rendir a fines del presente año, un exámen de Botánica i Zoolojía; i a don Jorje Cabrera, para incorporarse en el mismo curso, debiendo rendir a fines de año, una prueba de Zoolojía.

m) Pasar al señor Rector del Instituto Nacional, las solicitudes de don Ricardo Barahona Pérez i de don Raul Comené, para que les reciba un exámen jeneral de admision que determine la preparacion que poseen.

n) Dispensar a doña Berta Molina Toro el exámen de Historia i Jeografía 3.o año. en atencion a que rindió con buen éxito la prueba de la misma asignatura correspondiente al 6.o año de Humanidades.

o) Permitir a don Salustiano Rocabado, a don Cristóbal Rivas i a don Julio C. Salazar, Bachilleres en Ciencias i Letras de la Universidad de La Paz, que se incorporen en calidad de alumnos al 1. año de Medicina; i a don Víctor Criales, Bachiller de la misma Universidad, para que se incorpore en calidad de alumno al curso preparatorio de Injeniería.

p) Pasar al señor Rector del Instituto Nacional la solicitud de don Ramon de Lartundo para que se sirva recibir los exámenes qua en ella se indican.

q) Exijir a don Eduardo Peña i Lillo, que rinda en el mes de Agosto próximo, el exámen de Cosmografía, a fin de que pueda presentarse a las pruebas del Bachillerato en Humanidades i obtener así su título de Profesor de Estado, i

r) Autorizar a don Santiago Häberle Vivanco, para que en el mes de Agosto próximo, i en atencion a las razones espuestas en

su solicitud, rinda los exámenes de Humanidades que le faltan para terminar el 6.º año.

En seguida, el señor Rector del Instituto Nacional pidió que se dejara constancia de que las clases, en el establecimiento que dirije, habian comenzado con toda regularidad, el 16 del presente, i con una asistencia media casi igual al total de la matrícula. Desea añadir tambien que, como ha sido su costumbre, la matrícula se hizo bajo su personal vijilancia i a este respecto, estima que habria conveniencia en enviar una circular a los rectores de Liceos para que se sirvan espresar cuándo abrieron la matrícula, en qué forma lo han hecho i si este acto ha sido presidido por ellos.

Se acordó enviar la citada circular, i a indicacion del señor Rector, se pedirá ademas, a los rectores de liceos, que indiquen si han tenido en vista, al efectuar la matrícula, la disposicion que señala el máximum de edad en que los alumnos pueden entrar a los diversos cursos.

El señor consejero Salas Lavaqui, dijo que en época oportuna se le habia encargado redactar la biografía de don Salvador Sanfuentes, i que ahora, por sus ocupaciones, se encontraba en la imposibilidad de dar cumplimiento a este encargo, razon por la cual pedia se designara a otra persona para realizar este trabajo.

Por unanimidad se acordó pedir a don Julio Vicuña Cifuentes, Miembro de la Facultad de Humanidades, que tenga la bondad de encargarse de redactar la mencionada biografía.

A indicacion del señor Rector, se acordó pedir al Ministerio respectivo, que se sirva espedir un decreto prorrogando, por el presente año, hasta el 15 de Abril, el período durante el cual podrán rendirse las pruebas del Bachillerato en Humanidades i en Matemáticas.

Para salvar un error involuntario cometido en la enseñanza de los idiomas en el Seminario de La Serena, se acordó dejar constancia de que los alumnos deberán rendir el exámen de Frances correspondiente a los tres últimos años de humanidades, dispensándoseles esta prueba en el 1.º, 2.º i 3.º

El señor Decano de Medicina espresó que el Director del Instituto de Educacion Física, don Joaquin Cabezas, habia solicitado el Laboratorio de Fisiolojía Esperimental de la Escuela de Medicina para que los alumnos del curso de jimnasia pudieran concurrir allí con su actual profesor, que es al mismo tiempo, jefe del laboratorio de la Escuela, con el objeto de ampliar sus conocimientos en este ramo.

Espresa que, para resolver este asunto, pidió informe al profesor

Muhm, el que no tiene inconveniente para proporcionar su laboratorio, siempre que el profesor del ramo en el Instituto de Educacion Física, pertenezca al personal de su laboratorio i, como es natural, los gastos de esperimentacion sean de cuenta del referido Instituto:

Su opinion personal no es contraria a los deseos manifestados por el señor Cabezas; pero cree cumplir con un deber al pedir al Consejo que para resolver este asunto tome en cuenta que en la Escuela de Medicina, si se accediera a lo solicitado, entraria un personal de alumnos i de profesores que pertenecen a un Instituto que no está sometido a la autoridad universitaria i, por consiguiente, no tendria en caso de cualquier conflicto o dificultad, medida disciplinaria alguna de que valerse.

No está demas tampoco recordar que los laboratorios de la Escuela son ya estrechos para contener el número de alumnos que a ella concurren, i todos los profesores han manifestado sus quejas en este sentido.

Por unanimidad la Corporacion resolvió no acceder a la solicitud del señor Cabezas.

Finalmente, se determinó, a peticion del mismo señor Decano de Medicina, suspender hasta que el Consejo tome una determinacion sobre el particular, la matrícula de oyentes en la Escuela de Medicina.

Se levantó la sesion.

JILBERTO FUENZALIDA.

Octavio Maira,
Secretario Jeneral.

ANEXO

DOCUMENTOS LEIDOS EN LA SESION

N.º 15. *Santiago, 7 de Enero de* 1918.

Decreto: Los exámenes de repeticion en los Liceos de la República i los que deben rendirse en la Universidad por los alumnos que han estudiado privadamente o en colejios particulares, se verificarán entre el 5 i el 15 de Marzo próximo.

Los exámenes de repeticion de Leyes tendrán lugar entre esta última fecha i el 20 de dicho mes.

SANFUENTES.

Arturo Alemparte.

N.º 10. *Santiago, 7 de Enero de* 1918.

Decreto: En toda reunion del Claustro Pleno de la Universidad en que no se proceda a elejir Rector, Secretario Jeneral o a los miembros consiliarios del Consejo de Instruccion Pública a que se refiere el artículo 7 de la lei de 9 de Enero de 1879, el quórum será, a lo ménos, de la tercera parte del total de los miembros académicos i docentes de la Universidad, residentes en Santiago.

SANFUENTES.

Arturo Alemparte.

N.º 126. *Santiago,* 19 *de Enero de* 1918.

Decreto: Miéntras el señor don Domingo Amunátegui Solar desempeña el cargo de Ministro del Interior, retendrá la propiedad de su empleo de Rector de la Universidad i profesor del Instituto Nacional.

SANFUENTES.

P. Aguirre Cerda.

N.º 251. *Santiago,* 23 *de Febrero de* 1918

Decreto: El Observatorio Astronómico dependerá, en lo sucesivo, de la Facultad de Ciencias Físicas i Matemáticas de la Universidad.

SANFUENTES.

P. Aguirre Cerda.

N.º 33. *Santiago, 10 de Enero de 1918.*

Decreto: Renuévase por un período de seis años, el contrato celebrado en 1912 por el Gobierno de Chile con don Juan Noé en virtud del cual este último presta sus servicios como profesor de la Escuela de Medicina.—El nuevo contrato se sujetará a las siguientes bases:

Artículo 1.º Don Juan Noé se compromete a prestar sus servicios al Gobierno de Chile en calidad de profesor de Zoolojía Médica en la Escuela de Medicina de la Universidad de Chile. El señor Noé, tendrá, ademas, a su cargo, una nueva clase de Técnica Microscópica.

Art. 2.º La remuneracion total que recibirá el señor Noé por sus servicios será la suma de quince mil pesos anuales.

Art. 3.º Al término del contrato el Gobierno de Chile pagará los gastos de pasaje en primera clase, i de equipaje al señor Noé, de su esposa i de dos hijos, de Santiago a Roma, por la vía mas directa.

Art. 4.º El presente contrato durará seis años, pudiendo ser renovado a su espiracion por un período igual de tiempo. El Gobierno de Chile podrá poner término al contrato en cualquier época siempre que el señor Noé no cumpla con sus obligaciones a juicio del Consejo de Instruccion Pública.

Art. 5.º Para los efectos de la jubilacion i del pago de premios se tomarán en cuenta los servicios prestados por el señor Noé con arreglo al contrato de 1912 i al presente contrato.

Art. 6.º Toda duda o dificultad que pudiera sobrevenir acerca de la aplicacion del presente contrato deberá ser resuelta esclusivamente por las autoridades administrativas o judiciales de Chile, sin que para ello se pueda concurrir a la vía diplomática o a cualquiera otra intervencion estraña.

Art. 7.º Este contrato quedará sujeto a la condicion de consultarse los fondos necesarios en el presupuesto de los años venideros.

Art. 8.º Se autoriza al Director del Tesoro para firmar la escritura pública a que deberá reducirse el presente contrato.

SANFUENTES.

Arturo Alemparte.

N.º 11. *Santiago, 7 de enero de* 1918.

Decreto: 1.º Apruébase el siguiente plan de estudios para la Escuela Dental:

Artículo 1.º Los estudios de Odontolojía se harán en siete semestres.

Art. 2.º Los semestres escolares durarán desde el 1.º de abril hasta el 31 de agosto (semestre de invierno) i desde el 1.º de Octubre hasta el 31 de diciembre (semestre de verano).

Art. 3.º La enseñanza comprenderá las siguientes asignaturas Anatomía, dos semestres consecutivos con 4.30 horas semanales. Histolojía jeneral, dos semestres con 1.30 horas semanales. Técnica de Operatoria Dental con trabajos prácticos, dos semestres consecutivos, con tres horas semanales. Técnica de Prótesis con trabajos prácticos, dos semestres consecutivos, con tres horas semanales. Fisiolojía, un semestre con 4.30 horas semanales. Patolojía Dentaria (con enfermos), Terapéutica e Hijiene, dos semestres consecutivos, con 4.30 horas semanales. Patolojía jeneral, Bacteriolojía i Anatomía Patolójica, un semestre, con 4.30 horas semanales. Clínica de operatoria dental, cinco semestres consecutivos, con 4.30 horas semanales. Clínica de Prótesis cinco semestres consecutivos, con 4.30 horas semanales. Clínica de Ortodoncia, coronas i puentes, cinco semestres consecutivos, con 4.30 horas semanales. Clínica oral, cinco semestres consecutivos, con 4,30 horas semanales.

Art. 4.º Las asignaturas se agruparán en la forma siguiente:

Primer semestre: Anatomía (trabajos prácticos), Histolojía (trabajos prácticos), Técnica operatoria (trabajos prácticos), Técnica de Prótesis (trabajos prácticos).

Segundo semestre: Anatomía (trabajos prácticos), Histolojía (trabajos prácticos), Técnica de Operatoria (trabajos prácticos), Técnica de Prótesis (trabajos prácticos).

Tercer semestre: Fisiolojía, Patolojía jeneral (con enfermos), Terapéutica e hijiene, Patolojía jeneral, Bacteriolojía i Anatomía patolójica dentaria, Clínica de Operatoria, Clínica de Prótesis, Clínica de Ortodoncia coronas i puentes, Clínica Oral.

Cuarto semestre: Patolojía dentaria (con enfermos), Terapéutica e hijiene, Patolojía jeneral, Bacteriolojía i Anatomía patolójica dentaria, Clínica de Operatoria, Clínica de Prótesis, Clínica de Ortodoncia, coronas i puentes, Clínica Oral.

Quinto semestre; Clínica de Operatoria dental, Clínica de Prótesis, Clínica de Ortodoncia, coronas i puentes, Clínica Oral.

Sesto semestre: Clínica de Operatoria dental, Clínica de Prótesis, Clínica de Ortodoncia, coronas i puentes, Clínica Oral.

Sétimo semestre: Clínica de Operatoria dental, Clínica de Prótesis, Clínica de Ortodoncia, coronas i puentes, Clínica Oral.

Art. 5.º Los laboratorios i clínicas permanecerán abiertos durante los doce meses del año escolar, para los trabajos prácticos de los alumnos, bajo la direccion del profesor o de los jefes de clínica respectivos.

Art. 6.º Al incorporarse al primer semestre cada alumno recibirá de la Direccion de la Escuela Dental, una libreta escolar que deberá presentar al profesor respectivo a la iniciacion i al término del semestre escolar, para que sea firmada i fechada por él.

Art. 7.º Terminado el segundo semestre de estudios, el alumno rendirá un exámen de promocion que comprenderá los ramos siguientes: Anatomía, Histolojía, Técnica de Operatoria dental i Técnica de Prótesis, i no podrá incorporarse al tercer semestre sin haber rendido satisfactoriamente esta prueba.

Art. 8.º Para presentarse al primer exámen de promocion, el candidato acreditará por medio de su libreta escolar que ha hecho los cursos teóricos i trabajos prácticos que siguen: Dos semestres de Anatomía, dos semestres de Histolojía, dos semestres de Técnica de Operatoria dental, dos semestres de Técnica de Prótesis; los trabajos prácticos de esta asignatura que acuerde el Cuerpo de los Profesores.

Art. 9.º Para presentarse al segundo exámen de promocion, el candidato acreditará que ha rendido satisfactoriamente el primer exámen de promocion i, por medio de la libreta escolar, que ha hecho los cursos teóricos i prácticos que siguen: Un semestre de Fisiolojía, dos semestres de Patolojía dentaria, Terapéutica e Hijiene, un semestre de Patolojía jeneral, Bacteriolojía i Anatomía Patolójica dental, cinco semestres de cada una de las Clínicas de Operatorias, Prótesis, Ortodoncia, coronas i puentes i Oral; los trabajos prácticos de estas asignaturas que acuerda el Cuerpo de Profesores.

Art. 10. El segundo exámen de promocion comprenderá las siguientes asignaturas: Anatomía, Histolojía, Fisiolojía, Patolojía Dentaria, Terapéutica e Hijiene, Patolojía Jeneral, Bacteriolojía, Anatomía Patolójica dental, Clínica de Operatoria dental, Clínica de Prótesis, Clínica de Ordotoncia, coronas i puentes, Clínica Oral.

Art. 11. Los exámenes de promocion los rendirá el alumno ante una comision formada por sus profesores, constituida en jurado.

La votacion será por números especiales, apreciados como si-

gue: 1 igual malo; 2 igual ménos que regular; 3 igual regular; 4 igual bueno i 5 igual óptimo.

El candidato se considerará aprobado si obtiene un mínimum de 12 puntos en el primer exámen de promocion i de 18 puntos en el segundo exámen de promocion.

Art. 12. En seguida rendirá un exámen jeneral para obtener el título de dentista, ante el Decano i el Secretario de la Facultad de Medicina, el Director de la Escuela Dental i dos profesores, conforme el artículo 12 del decreto de 9 de setiembre del año 1911.

El presente plan de estudio comenzará a rejir el 1.º de Enero de 1919.

SANFUENTES.

Arturo Alemparte.

Viña del Mar, 14 *de marzo de* 1918.

N.º 2.

Señor Rector:

A solicitud del Honorable Consejo de Instruccion Pública el Gobierno decretó la supresion de la asignatura de Trabajos manuales en el sesto año de humanidades i su reemplazo por la de Trabajos Prácticos de Laboratorio.

Como ha llegado la época en que deben hacerse las propuestas de profesores para las nuevas asignaturas que completan el plan de estudios, el insfrascrito se permite consultar, por medio de usted, al Honorable Consejo de Instruccion Pública, si procede a proponer desde luego a la persona que desempeñe la asignatura de Trabajos Prácticos.

(Firmado),—BERNARDO SALINAS.

N.º 1. *La Serena,* 3 *de marzo de* 1918.

Señor Rector:

A causa de no haber podido encontrar un profesor de Estado que se hiciera cargo de las clases de Ciencias Físicas i Naturales,

estas asignaturas se hallan servidas interinamente por los profesores don Henri Hauser, con veintidos horas semanales, don Emeterio Salas, con dos, i doctor don José Avilés, con cuatro (Biolojía e Hijiene).

Habiendo en la actualidad un distinguido profesor de Estado que se interesa por el desempeño de dichas clases, estimo que ha llegado el momento que el Honorable Consejo de Instruccion Pública proceda a proveerlas en propiedad.

En vista de lo espuesto, ruego a usted, que si lo tiene a bien, se sirva hacerlo presente al Honorable Consejo de Instruccion Pública a fin de que se declaren vacantes las veintiocho horas semanales de clases de Ciencias Físicas i Naturales a que me refiero i que, prévio los trámites del caso, sean proveidas en propiedad.

(Firmado).—H. PEÑA VILLALON.

N.º 3. *Ovalle, 12 de marzo de* 1916.

Señor Rector:

Tengo el honor de comunicar a US. que ningun profesor de Estado se ha presentado interesándose por las 22 horas de la asignatura de Frances.

(Firmado).—FRANCISCO ARELLANO

N.º 16. *Chillan, 9 de marzo de* 1918.

Señor Rector:

De acuerdo con el cuerpo de profesores de este Liceo envío a usted la siguiente nómina de personas idóneas para servir la asignatura de Castellano, con 26 horas semanales de clases, i de Filosofía, con 4 horas, que van a proveerse en propiedad.

1.º Claudio A. Rosales
2.º Aníbal Celedon

3.º Lisandro Peña
4.º Ernesto Merino Zañartu
5.º Luis A. Rojas Vega

(Firmado).—N. TONDREAU.

N.º 17. *Chillan, 9 de marzo de* 1918.

Señor Rector:

De acuerdo con el cuerpo de profesores de este Liceo, envío a usted las dos siguientes nóminas de personas idóneas para desempeñar la asignatura de Matemáticas, que va a proveerse en propiedad.

Matemáticas, con 20 horas semanales de clases:

1.º Juan José Carrillo
2.º Leoncio Sepúlveda Veloso
3.º Diego Berendique
4.º Luis Avendaño
5.º Luis Galecio

Matemáticas, con 6 horas semanales de clases:

1.º Manuel Lara
2.º Leoncio Sepúlveda Veloso
3.º Nicolas Acevedo
4.º Julio Pérez Tapia
5.º Enrique Martínez

(Firmado).—N. TONDREAU.

N.º 6. *Ancud, 12 de marzo de* 1918.

Señor Rector:

Comunico a usted que el 6 de febrero último falleció en Talca don Zenobio Meza, profesor de Matemáticas i de Dibujo del Liceo a mi cargo, con 19 i con 6 i media horas de clases a la semana, respectivamente, i que miéntras el Honorable Consejo de Instruccion Pública acuerda la forma en que deben proveerse estas 25 horas i media de clases, he propuesto en calidad de interino a don Hugo Fohman, ex injeniero de esta provincia, graduado en Alemania i que ha suplido al estinto en otra ocasion, para 19 horas de Matemáticas i 6 de Dibujo, correspondientes al segundo, tercero i cuarto año de humanidades.

Seria mui conveniente que un Profesor de Estado tomara estas clases, juntamente con 4 horas de Matemáticas, que han quedado vacantes en el liceo de niñas de esta ciudad, por la misma causa; como aquí no hai ningun profesor titulado, ojalá la Universidad llamara a concurso para proveer en propiedad estas clases.

(Firmado).—D. Parada.

N.º 7. *Santiago, 10 de Enero de* 1918.

Señor Rector:

He pedido en varias ocasiones un medio pupilaje para el liceo de mi cargo. Insisto nuevamente sobre esta necesidad tan premiosa para los barrios orientales de la ciudad.

A ningun liceo de esta capital concurren alumnos que vengan de tan léjos como al que rejento.

Acompaño un cuadro que demostrará a Ud. la verdad de este aserto. Muchos de estos alumnos dejan de estudiar por este inconveniente, o sus apoderados se imponen el mayor gasto que les cuesta colocarlos de interno.

Ruego, en consecuencia, a Ud. que se digne decretar la creacion de un medio pupilaje para el Liceo Lastarria. Este servicio no impone ningun gasto fiscal, pues como sabe el Ministerio se costea con las cantidades que pagan los mismos estudiantes.

En el primer año que funcione este medio pupilaje tendrá noventa o cien pensionistas, número que se incrementaria con rapidez.

Seria grato para el infrascrito poder contar entre los beneficios que el establecimiento debe a la administracion de Ud. el que solicita ahora, que el público recibiria como adelanto positivo a la enseñanza secundaria i a los barrios orientales de Santiago.

(Firmado).—TOMAS GUEVARA.

N.º 52. *Santiago, 26 de Diciembre de* 1917.

Señor Ministro:

En conformidad a la lei de 9 de Enero de 1879 i a la órden verbal que me dió US. cuando visitó el establecimiento a mi cargo para que propusiera en propiedad i a personas tituladas en el Instituto de Educacion Física todas las clases técnicas servidas en interinato, propongo para 8 horas semanales de jimnasia al profesor del ramo don Cárlos Monreal, a quien se le comenzará a pagar desde que comience a prestar sus servicios.

Servian estas horas los inspectores don Cárlos Carrasco con 4, i don Víctor Torreblanca, con 2, i el normalista don Oscar Cuadra con 2 tambien.

(Firmado).—TOMAS GUEVARA.

Copiapó, 11 de Marzo de 1918.

Rector Universidad.

Santiago.

Por estar ausente examinadores i suplentes de la Comision de Historia i Jeografía del Liceo de Niñas, propongo al Honorable Consejo para completarla a los señores Luis Valenzuela i Crisólogo Céspedes.

Rogándole se sirva comunicarme aceptacion por telégrafo antes 15.

HORACIO ARCE.
Rector.

Sesion de 1.º de Abril de 1918.

Fué presidida por el Rector accidental, Decano de la Facultad de Teolojía, señor Fuenzalida, asistieron los señores consejeros Amunátegui don Gregorio, Barros Borgoño, Concha Castillo, Espejo, Matte, Quezada, Salas Lavaqui i el señor Secretario Jeneral don Octavio Maira.

Previas las formalidades reglamentarias i el juramento requerido, el señor Rector confirió los siguientes títulos i grados:

Profesor de Inglés:

a don Pedro Gigoux Lazo.

Bachilleres en Medicina i Farmacia:

a don Jorje Acharan Enriquez,
» Cárlos Aguirre Armijo,

a don Félix Daza Brantes,
doña Juana Díaz Muñoz,
don Héctor Esterio Retamal,
» Demetrio Ferrel de la Fuente,
» Tomas del Fierro Briceño,
» Manuel Muñoz Valenzuela,
» Humberto de Ramon Correa,
» César Rodríguez Leon,
» Gaston Sanguinetti Palacios; i
» Alejandro Vásquez Armijo.

Bachilleres en Leyes i Ciencias Políticas:

a don Atilio Escudero Oyanedel,
» Augusto Varas Beunza.

Bachilleres en Matemáticas:

a don Francisco Boj Contreras,
» Jorje García Sengerski,
» Cárlos Guiraldes Massabó,
» Patricio Guzman de la Fuente,
» Federico Johow Schaefer,
» Cárlos Mac Donald Stewart,
» Enrique Núñez Morgado,
» Arturo Peralta Vila,
» Luis Rodríguez del Campo,
» Enrique Ródríguez Pardo,
» Juan Saitúa Toledo,
» Nélson Salvo Maturana.

Bachilleres en Humanidades:

a don José Manuel Abarca Leon,
doña Evanjelina Alvarado Wall,

a don Cárlos Amesti Casal,
» José Ansola Jiménez,
» Osvaldo Anwandter Echenique,
» Miguel de la Barra Rosales,
» Omar Barrera Sorondo,
» Mario Bl nlot Reissig,
» Luis Briño García,
» Abel Cáceres Garibaldi,
doña Ester Campos Lluellas,
don José Catalan Molina,
doña Odilia Cerda Amigo,
don Vicente Charlin Lagos,
» Rojelio Erazo Tapia,
» Luis Eyzaguirre Infante,
» Daniel Fábrega Moren,
» Adolfo Fernández Larrain,
» Rodolfo Gallardo Lataste,
» Anjel C. García Huidobro Díaz,
» Raimundo García Lyon,
» Raul García Valenzuela,
» Juan Gómez Millas,
» Enrique González Villar,
doña Blanca Lidia Guzman Saez,
don Juan Gregorio Hormazábal Imas;
» Eduardo Humeres Solar,
» Luis Javier Infante Varas,
» Heriberto Jaramillo Adriazola,
» José Guillermo Pizarro Véliz,
» Fito Manríquez Manríquez,
doña Herminia Marin Parra,
» Marta Martínez Sepúlveda
don Hugo Meléndez Escobar,
» Manuel Montero Moreno,
» Alfredo Montesinos González,
» Cárlos Ríos Valdivia,
doña Berta E. Riveros Cofré,
don Enrique Rodríguez Vergara,
doña Hortensia Ruiz Yáñez,

a don Edmundo Salinas Besares,
» Teobaldo Sangüeza Soto,
» José Manuel Santibáñez del Pozo,
» Federico Schilling Mattei,
» Eduardo Silva Pizarro,
» Eujenio Thiers Newmann,
» Cárlos Toledo Rojas,
» Salomon Urquieta Zepeda,
» Cárlos Valencia Guzman,
» Salvador Vásquez Castillo,
» Víctor Veillon del Campo,
» Eujenio Vial Freire,
» Ottmar Wilhelm Grob,
» Oscar Zwansger Strippel,

El señor Rector espresó que, con fecha 25 de Marzo último, se habian otorgado los siguientes títulos i grados:

Profesora de Castellano:

a doña Amanda Cañas González.

Profesores de Matemáticas i Física:

a don Elijio Ocaña Vieto,
doña Eulalia Ulloa Domínguez,
don Alberto Vásquez Mátus; i
» Cárlos Videla Varas.

Profesor de Frances:

a don Enrique Carvajal Quiros.

Profesor de Ingles:

a don Santiago Husbands Herrera.

Bachilleres en Medicina i Farmacia:

a don Ignacio Díaz Muñoz Soto,
» Ernesto Inostroza Palacios,
» Alejandro Reyes Pérez,
» José Sagüez Olivares,
» Benigno Sánchez González,
» Luis H. Silva Gavilan; i
» Mauricio Weinstein Rudoy.

Bachilleres en Leyes i Ciencias Políticas:

a don Jorje Alvarez González,
» Gabriel Amunátegui Jordan,
» Héctor Erbetta Vaccaro,
» Atilio Escudero Oyanedel,
» Misael Pradenas Aliaga,
» Teófilo Ruiz Rubio,
» Manuel Antonio Salgado Pica,
» Luis A. Vial Zamorano; i
» Raul Videla Jara.

Bachilleres en Matemáticas:

a don Enrique Corssen Decher,
» Luis Gutiérrez Monje,
» Francisco Morales Henríquez,
» Jerman Saelzer Valde; i
» Gonzalo Silva Claro.

Bachilleres en Humanidades:

a don Héctor Acuña Wilson,
doña Cristina Alba Macuada,
don Otto Anwandter Beckdorf,
» Domingo Arteaga Infante,
» René Araya Aránguiz,
» César Avaria Delgado,
» Manuel E. Barrera Barrera,
» Manuel Bastías Alarcon,
» Eduardo Bello Salazar,
» Eduardo Berguecio Barrios,
doña Yolanda Berlendis Sturla,
don Cárlos Bilbao Vidal,
» Cárlos Bonvallet Lecerf,
» Enrique Carvajal Quiroz,
» Humberto Cisternas Lemas,
» Manuel Cofré Azócar,
» Guillermo Concha Ilabaca,
doña Carmela Cornejo Guzman,
» M. Corina Cucullo Zúñiga,
don David Cuellar Zepeda,
» Emilio Deik Lamas,
doña Ana Clementina Díaz Flictes,
don Cárlos Mac Donald Stewart,
» Jorje Domínguez Echeñique,
» Enrique Dubreuilh Pinaud,
doña Noemí Flores Muñoz,
» Laura Figueroa Becerra,
don Hugo Fuenzalida Wendt,
» Enrique Gajardo Villarroel,
» Juan Garafulich Yancovich,
doña Amalia García Giroz,
» Raquel González Acevedo,
don Enrique González Aliaga,
» Cárlos González Förster,
» Tiburcio González Labbé,

a don Guillermo Gronemeyer Zamorano,
» Enrique Ibar Bruce,
» Osvaldo Illánes Benítez,
» Oscar Illánes Benítez,
» Isaac Poblete Poblete,
doña María Salas Araya,
» Graciela Sandoval Tapia,
don Hans Kahne Hahn,
doña Filomena Méndez Morales,
» Alejandro Morales Meneses,
» Nibaldo Mujica Rubio,
doña Sofía Muñoz Muñoz,
don Manuel Muñoz Peña,
» Alejandro Ovalle Ugarte,
» Andrés Pacheco Navarrete,
» Jorje Peña Cereceda,
» Dugald Pessoa Fuentealba,
» Ernesto Perea Lucero,
» Albino Pezoa Estrada,
» Ester Poblete Rodríguez,
doña Marina Reyes Jurado,
don Ramon Rivas Freire,
» Rafael Rivera Rouret,
» Edmundo Rodríguez Barros,
» Raul Rodríguez Carvajal,
doña Elena Santelices Valenzuela,
don Alfredo Santelices Zamorano,
» Enrique Sapiain Narváez,
» Dante Sciolla Escobar,
» Rafael Silva de la Cuadra,
doña Teresa Soto Guevara,
don Florencio Tornero Baeza,
» J. Vidal Torres Villalobos,
» Benjamin Ulloa Valenzuela,
» Cárlos Urrutia Urrutia,
» Alfredo Valdes Arias,
» Víctor H. Vallejo i Carvajal,
doña Digna Vallejos Márquez,
don Juan Velasco Sanfuentes,

a don Javier Vergara Barros,
» Alberto Villarroel Célis,
» J. Francisco Vives Estevez,
» Otto Weishanpt Cáceres; i
» Jorje A. Zavala Bolados.

El señor Rector comunicó que, en las fechas que se indican, se habia otorgado el grado de Bachiller en Humanidades, en el Liceo de Valparaiso, a los siguientes jóvenes:

dia 21 *de Marzo:*

a don Arturo Reitze Herrera,
doña Clara Fonck Lobeck,
don Alfonso Arancibia Arancibia,
» Amadeo Simonelli Cánepa,
» Conrado Sorolla Ross; i
doña Ida Thierry Sörenson.

22 *de Marzo:*

a don Alfredo Grünberg Smith,
doña Rina Guidice Cagliero,
» Guillermina Chaparro Rojas,
» Ester Inojosa Gerbasoli,
don Manuel Domínguez García,
» Gaston Jacob Arenas,
» Luciano Cruz Coke,
» Cárlos R. Miranda Zúñiga,
» Máximo Segura Escobar,
» Oscar Larrañaga Larrañaga; i
» Romeo Cádiz Oyarzun.

23 *de Marzo:*

a don Enrique Madariaga Napoli,
doña Lucila Césped Flores,

a don Rodolfo Fick Toledo; i
doña Laura Fuenzalida Palominos.

25 *de Marzo:*

a don Roberto Délano Garland.

26 *de Marzo:*

a don Francisco Curtze Williams; i
» Guillermo Alvarado Abascal.

27 *de Marzo:*

a don Arturo Peralta Vila.

Leida i aprobada el acta de la sesion anterior, se dió cuenta:

1.º De un decreto del Ministerio de Instruccion Pública, que se inserta al final de la presente acta.

2.º De una nota del Director del Instituto Superior de Educacion Física, en la que pide se autorice al profesor de Fisiolojía de dicho establecimiento para que pueda llevar, dos veces por semana, a los alumnos del curso de Jimnasia al Laboratorio de la clase de Fisiolojía de la Escuela de Medicina, a fin de que asistan a las esperiencias que el mencionado profesor habrá preparado de antemano.

El señor Decano de Medicina estima que, por regla jeneral, es justo permitir que el mayor número de estudiantes aproveche los Laboratorios de las escuelas universitarias; pero en el caso presente se oponen a ello la estrechez del local i la necesidad de conservar cuidadosamente el material por lo difícil de renovarlo, i porque ya en el año próximo deberán concurrir al laboratorio de Fisiolojía Esperimental los estudiantes de Dentística, que son bachilleres en humanidades i que naturalmente necesitan mas de él que los estudiantes de Jimnasia. Si se permitiera la asistencia de éstos, con mayor razon todavía debiera serles concedido a los alumnos de la asignatura de ciencias del Instituto Pedagójico, que pertenecen, por otra parte, a un establecimiento que depende de la Universidad.

El señor consejero Matte piensa que si la concesion que se solicita, no hubiera de traer perturbaciones al buen funcionamiento i disciplina de la Escuela, convendria que se la autorizara, a lo ménos por este año, en beneficio de la misma enseñanza i por el hecho de que los alumnos de Jimnasia del Instituto Superior serán despues profesores de los liceos. Cree, por otra parte, que el estudio serio de la Anatomía i Fisiolojía, es indispensable para todo buen profesor de Jimnasia.

El señor consejero Salas Lavaqui manifiesta que está conforme en todo con las ideas espuestas por el señor Matte, i estima que convendria conceder la autorizacion por este año, tomando en cuenta la absoluta imposibilidad en que se encuentra la Direccion del Instituto para adquirir laboratorio en Europa o Estados Unidos, tanto por la guerra como por carecer de fondos para ello, inconvenientes que espera se subsanarán el año próximo. Ademas, segun lo manifiesta el personal del laboratorio, la presencia de los alumnos de Jimnasia no traerá perjuicios, porque el profesor tendrá las esperiencias ya preparadas i porque asistirán en horas que no se opongan con las de los estudiantes de Medicina.

El señor Rector del Instituto Nacional conviene en la necesidad de que clases como las de Fisiolojía, deben hacerse en laboratorios adecuados; pero cree que en el caso que se estudia se presentan varios inconvenientes que es necesario tomar en cuenta, como el tratarse de la presencia de personas estrañas, no sólo al laboratorio, sino a toda la Escuela de Medicina, del contacto entre estudiantes que no tienen solidaridad entre sí i, en último término, de alumnos cuya preparacion, para un ramo como el de Fisiolojía Esperimental, es relativamente escasa. Sin embargo, cree que se podria acceder por este año, pero no en la forma pedida, sino autorizando al profesor del Instituto para que, de vez en cuando, dé conferencias a sus alumnos en el Laboratorio de Fisiolojía acompañadas de las esperimentaciones necesarias.

El señor Salas Lavaqui acepta la idea propuesta por el señor consejero Espejo, pero completándola con la condicion de que el profesor del Instituto debe pertenecer al Laboratorio de Fisiolojía de la Escuela de Medicina para hacer la concesion que se pide.

El señor Rector accidental, señor Fuenzalida, opina en el sentido de que se apruebe la indicacion del señor consejero Espejo; i recuerda que esta misma peticion fué denegada por unanimidad en la sesion anterior, por lo cual estima que podria concederse la autorizacion sólo por el presente año, para que el profesor de Fisiolojía del Instituto de Educacion Física pueda dar a sus alumnos

una conferencia semanal en el Laboratorio de la Escuela de Medicina, previo acuerdo acerca de la hora en que deba verificarse, con el profesor i el Director de la Escuela.

El señor Decano de Humanidades juzga que, siendo éste un asunto resuelto ya negativamente por el Consejo en su última sesion, no debe accederse a la peticion tal como se ha formulado: i que lo único que podria hacerse en este caso es autorizar al profesor del Instituto, siempre que pertenezca al Laboratorio de la Escuela de Medicina, para que dé conferencias semanales a sus alumnos en el auditorio de la Escuela, sin que esta autorizacion se prorrogue mas allá del presente año.

El señor Decano de Medicina acepta las ideas espuestas por los señores consejeros Fuenzalida, Espejo i Salas i propone la siguiente indicacion que fué aceptada por unanimidad:

«Se autoriza por el presente año al profesor de Fisiolojía del curso de Jimnasia del Instituto Superior de Educacion Física, para que pueda dar a sus alumnos una conferencia semanal en el auditorio de la clase de Fisiolojía de la Escuela de Medicina, siempre que él pertenezca al personal del laboratorio, i prévio acuerdo con el profesor del ramo i el Director de la Escuela de Medicina.»

3.º De una nota del Rector del Liceo de Valparaiso en que informa, en cumplimiento de un acuerdo del Consejo celebrado en la sesion de 18 de marzo, acerca del incidente promovido por el alumno del 5.º año, Jorje Miranda Urrutia, i la presentacion hecha por su apoderado don Eduardo Miranda, con motivo de haber fracasado en el exámen de matemáticas del 4.º año.

Se acordó archivar los antecedentes.

4.º Del informe espedido por el señor Decano de la Facultad de Medicina en un memorándum oficioso presentado por la Embajada de Estados Unidos, acerca de las pruebas a que deben someterse los médicos estranjeros que desean ejercer su profesion en Chile, en las faenas mineras, salitreras, etc., en que deben atender a sus connacionales.

Se acordó manifestar al señor Ministro de Instruccion, que pidió informe sobre el particular, que el Consejo hacia suyo el dictámen del señor Decano de Medicina i que, en virtud de las consideraciones espuestas en él, estimaba que no habia conveniencia en modificar las disposiciones reglamentarias del decreto número 4,987, de 9 de septiembre de 1914.

4.º De un oficio del señor Vicario Capitular de la diócesis de Concepcion en que comunica haber nombrado al presbítero don Alfredo Cifuentes Gómez, Rector del Seminario de esa ciudad.

5.º De una nota del Rector del Liceo de Taltal en que avisa que el profesor de castellano, con 12 horas semanales de clase, ha renunciado a cuatro de ellas; i solicita el acuerdo del Consejo para dividir dicha asignatura entre dos prefesores, uno con 8 i el otro con 4.

Se acordó autorizar al mencionado Rector para que proceda en la forma indicada.

6.º De una comunicacion de la Comision examinadora de Derecho Procesal, formada por los señores don Miguel L. Valdés, don Manuel Maira i don Herman Echeverría, en que dan cuenta que un estudiante del Curso de Leyes de Santiago les faltó gravemente al respeto, despues de haber fracasado en su prueba, i piden la aplicacion de las medidas reglamentarias correspondientes.

Se acordó aplicar a dicho alumno la pena de suspension de exámenes hasta Diciembre inclusive del presente año.

En seguida, el señor Decano de Medicina, por indicacion de los profesores de la Escuela, entró a ocuparse del gran número de oyentes, que, con evidente perjuicio de los alumnos efectivos, se matriculan anualmente en los distintos cursos de Medicina. Hace notar que hai muchas asignaturas en que los trabajos prácticos son de suma importancia, como las de Química, Anatomía, Histolojía, Bacteriolojía i otras tantas, en las cuales, por la actual estrechez del local i por la escasez del material de enseñanza, los alumnos apénas pueden trabajar como es debido a causa del excesivo número de oyentes, los que, de 92 que eran en el año 1915; subieron a 144 en 1916, para llegar en 1917 a 205. Llama la atencion de los señores consejeros al hecho de que de los 205 oyentes del año que acaba de pasar, sólo llegaron al final 190, i que de éstos no rindieron exámen en Marzo mas que 4, de los cuales solamente uno fué aprobado. El dato anterior demuestra el poco provecho que obtienen los oyentes i las perturbaciones que por ellos se introducen en las clases, principalmente aquellas en que hai trabajos prácticos.

En vista de estas i otras consideraciones, se tomaron los siguientes acuerdos:

1.º Desde el presente año se concederá, como gracia, la matrícula en el carácter de oyentes a las clases del primer año de Medicina, a aquellos estudiantes a quienes les falta únicamente el exámen de Bachiller en Humanidades o un sólo exámen del 6.º año. En ámbos casos, para continuar en el curso, deberán rendir satisfactoriamente, en el mes de Octubre del mismo año, las pruebas del Bachillerato en Humanidades.

2.º Tambien podrán ser matriculados como oyentes en el primer año, a aquellos estudiantes que lo hubieren sido durante el año 1917, i hayan obtenido ademas certificado de asistencia; i

3.º Se dará siempre preferencia a los alumnos en los trabajos prácticos de todas las asignaturas.

Respecto del plan de estudios de Medicina que entrará en vigor en 1919, el Consejo acordó declarar desde luego, que era menester haber rendido satisfactoriamente despues del 2.º semestre el exámen de promocion i despues del 4.º semestre, el exámen de Bachiller, para cursar los semestres consecutivos correspondientes.

A indicacion del señor Salas Lavaqui, se acordó declarar que los acuerdos anteriores sólo se refieren a los estudiantes que aspiren a grados universitarios.

En seguida, se formaron las siguientes ternas para proveer en propiedad las asignaturas que se indican en el Liceo de Chillan:

Castellano, con 26 horas i Filosofía con 4 horas semanales de clases:

Don Claudio Rosales,
» Aníbal Celedon; i
» Lisandro Peña.

Matemáticas, con 20 horas semanales:

Don Juan J. Carrillo,
» Leoncio Sepúlveda; i
» Diego Berendique.

Matemáticas, con 6 horas semanales:

Don Manuel Lara,
» Leoncio Sepúlveda; i
» Nicolas Acevedo.

Al formarse la terna para proveer la clase de Castellano i Filosofía, el señor Rector accidental hace presente al Consejo que don

Lisandro Peña, que aparece en el tercer lugar de la nómina de que se dió cuenta en la sesion anterior, desempeña interinamente dicha asignatura; pero que colocó en primer lugar al señor Rosales, en virtud de sus buenos antecedentes i porque cuenta con mayor número de años de servicio.

Los señores consejeros Concha Castillo i Salas Lavaqui creen de su deber poner en conocimiento del Consejo que el señor Peña, segun declaraciones de sus propios profesores, ha sido uno de los alumnos mas distinguidos del curso de Castellano del Instituto Pedagójico.

El señor Secretario Jeneral recuerda que el plazo del concurso para proveer en propiedad las clases de que se trata se prorrogó hasta esta fecha a fin de que el profesor interino que las servia pudiera presentar a sus alumnos a los exámenes de Diciembre i Marzo. Por lo demas, es de opinion, siempre que no se pida votacion que, como se ha hecho de costumbre en el Consejo, se forme la terna en el mismo órden en que los candidatos han sido propuestos por el señor Rector de la Universidad.

Se acordó proceder en la forma indicada, i dejar constancia en el acta de la buena opinion que se han formado los señores consejeros de los méritos del candidato don Lisandro Peña.

Se tomaron los siguientes acuerdos en las solicitudes que se espresan:

a) Denegar la solicitud de don Julio González Chacon, que ha fracasado en dos ocasiones en el exámen de Bachiller, para que se abrevie el plazo para presentarse por tercera vez a dicha prueba.

b) Autorizar a don Arturo Piga Dacchena, alumno del tercer año de Injeniería, para que se matricule a las clases del segundo año del Curso de Matemáticas i Física del Instituto Pedagójico.

c) Pasar en informe al Director del Instituto Pedagójico una solicitud de don Miguel Dodds Mora, estudiante del 4.º año de Injeniería, que pide su incorporacion al curso de matemáticas de dicho establecimiento.

d) Pedir informe al señor Decano de la Facultad de Leyes acerca de la peticion de don Roberto Goldenberg Godoi, alumno del Curso de Leyes del Seminario de Concepcion, para que se valide o se le permita rendir por segunda vez el exámen de Derecho Internacional, rendido con anterioridad al de Derecho Constitucional.

e) Pasar en informe al señor Decano de Leyes la solicitud de don Matías Toro Toro, que pide se le permita asistir como oyente a las clases de Derecho Internacional i Penal, ramos que puede

cursar junto con los de Derecho Romano i los del 2.º año de Leyes.

f) Autorizar a los bachilleres en leyes, señores Arturo Alessandri Rodríguez, José Miguel Alcérreca del Villar i Cárlos Bordeu Alemparte, para que puedan presentarse a las pruebas de la Licenciatura, en el presente mes de Abril.

g) Pedir informe al señor Decano de Leyes acerca de la solicitud del abogado boliviano don Néstor Villarroel Claure, que pide se le indiquen los trámites que debe cumplir para validar su título.

h) Autorizar a los guardias-marinas señores Anjel C. Cobos Araya, Francisco Acosta S. i Francisco Várgas Lazo, para que puedan presentarse a las pruebas del Bachillerato en Matemáticas.

i) Autorizar al ex-cadete del 3.er año de la Escuela Naval, don Hermójenes Muñoz Toro para que rinda, ante una comision de profesores del Instituto Naciona,l un exámen jeneral en que se determine la preparacion que posee.

j) Autorizar al bachiller graduado en La Paz (Bolivia), don Juan Renor Carrasco, para que se incorpore, como alumno, a las clases del 1.er año de Arquitectura.

k) Autorizar a los bachilleres graduados en Bolivia señores Anjel Bello Avila i Alejandro Mejía García, para incorporarse a las clases del 1.er año de la Escuela de Medicina.

l) Permitir a don Kajo Reic Lukin, que posee diploma universitario de madurez de Spljetu (Dalmacia) que se incorpore al 1.er año de Dentística.

m) Denegar la peticion de doña Clara Villalon Lira, alumna del 2.º año de Medicina, para incorporarse al 2.º año de Farmacia.

n) Dispensar a don Mauricio Litvack Recepter del exámen de Frances 3.er año para que pueda optar al Bachillerato en Humanidades.

o) Autorizar a don Oscar Gana Serruy para que rinda ante una comision de profesores del Liceo de Aplicacion un exámen jeneral que determine la preparacion que posee.

p) Denegar la peticion de los señores E. Bettancourts i José M. Pérez para que se les de copia autorizada del informe recaido en el testo *Manual Práctico de contabilidad comercial por partida doble*, de que son autores i para el cual solicitaron la aprobacion universitaria.

q) Denegar la solicitud de don Ricardo Valdivieso en que pide se permita a su hijo don Ricardo Valdivieso repetir el exámen de

Historia i Jeografía, 2.º año, prueba en que fracasó en la temporada de Marzo.

r) Pasar en informe a la Facultad de Humanidades una solicitud de don Francisco Zapata Lillo, en que pide la aprobacion universitaria para el testo *Chrestomatie Française* de que es autor; i

s) Pedir informe a la Facultad de Leyes sobre una solicitud del profesor de Economía Política, don Roberto Espinosa, en que pide se le fije la gratificacion anual a que tiene derecho segun el artículo 45 de la lei de 9 de Enero de 1879, por su obra *La evolucion democrática*.

Por último, el señor Decano de Medicina avisó, para los efectos reglamentarios, que habia citado por segunda vez a la Facultad, para que reunida a las 5.30 P. M. del 1.º de Mayo, proceda a elejir Miembro Académico en reemplazo del doctor don Ventura Carvallo.

Se levantó la sesion.

JILBERTO FUENZALIDA.

Octavio Maira.
Secretario Jeneral.

ANEXO.

DOCUMENTOS LEIDOS EN LA SESION.

Santiago, 15 *de Marzo de* 1918.

N.º 340.—Decreto: Nómbrase a don Luis Galecio i don Guillermo Labarca para que sirvan en propiedad los empleos de profesores de Matemáticas, con dieciseis horas semanales, i de Historia i Jeografía, con veintiocho horas semanales de clase respectivamente, en el Liceo de Aplicacion.

N.º 892. *Concepcion*, 27 *de Marzo de* 1918.

Tengo el honor de poner en conocimiento de US. que por promocion al Episcopado del R. P. Antonio Castro, que desempeñaba el cargo de Rector del Seminario Conciliar de esta ciudad, he nombrado en su reemplazo al Pbro. don Alfredo Cifuentes Gómez.

(Firmado).—*Juan de Dios Belmar.*

N.º 1. *Taltal*, 20 *de Marzo de* 1918.

Señor Rector:

El profesor de Castellano del Liceo de este puerto, con doce horas semanales de clases, don Arturo Torres Pinto, ha presentado la renuncia de cuatro horas semanales, correspondientes al primer año de humanidades.

Funda su renuncia el señor Torres en que las ocupaciones de su profesion de abogado no le permite atender debidamente sus clases de primer año; pero puede seguir desempeñando las de segundo i tercer año.

Antes de dar curso a la renuncia del señor Torres me permito solicitar el acuerdo del Honorable Consejo de Instruccion Pública para que la asignatura de Castellano de este Liceo quede a cargo de dos profesores, uno con ocho horas i otro con cuatro horas semanales.

Debo hacer presente al señor Rector de la Universidad que la asignatura de Frances de este Liceo, está tambien a cargo de dos profesores, a causa de que el profesor titular no puede desempeñar el total de horas por no permitírselo sus ocupaciones de Secretario del Juzgado, lo que hai que tolerar, a mi juicio, aquí en Taltal por la dificultad que hai para obtener profesores competentes.

(Firmado).—RICARDO FRITIS.

Santiago, 20 de Marzo de 1918.

Señor Rector:

El 19 del presente funcionó la Comision de Derecho Procesal con asistencia de los suscritos.

Se presentó a rendir exámen el jóven Salvador Cruz Gana, quien fué examinado por el señor Maira. Despues de veinte minutos, por la vaguedad, incorrecciones de las respuestas i, en algunos casos, ausencia total de conocimientos, fué reprobado.

Terminado este exámen i por lo avanzado de la hora, la Comision suspendió sus funciones El jóven Cruz Gana espresó en voz alta dentro de la sala que le quedaba la satisfaccion de haber arrojado al mar los libros de Código de Procedimiento i Lei Orgánica de Tribunales.

Al retirarnos de la Universidad, en la esquina de la calle de Teatinos con Compañía, el espresado Cruz Gana se apersonó al señor Maira preguntándole, en tono airado, «qué razon habia tenido para rajarlo». Como se le respondiera que su actitud era inconveniente i el señor Valdes le ordenara retirarse, espresó: «entónces, nos entenderemos en otro terreno», prorrumpiendo despues, en presencia de numerosos estudiantes en insultos acompañados de signos groseros.

Ponemos estos hechos en conocimiento de Ud. para la aplicacion de las medidas reglamentarias que correspondan.

(Firmados).—*Miguel L. Valdés.—Manuel Antonio Maira.—E. Echeverría.*

TRADUCCION

Memorándum oficioso presentado por la Embajada de los Estados Unidos de Norte América

Al dictarse el reglamento aprobado en 9 de Junio de 1879 para la enseñanza secundaria i superior, el Consejo de Instruccion Pública indicó, por el artículo 9,º inciso 4.º el jénero de exámenes a

que debian someterse los profesionales estranjeros para poder hacer uso de su profesion en Chile.

Por resolucion del mismo Consejo, que se inserta en las pájinas 48 i 49 del Anuario de la Universidad de Chile, correspondiente al año 1912, se estableció que los médicos estranjeros que deseen establecer su profesion en Chile, están obligados a exhibir su título universitario de graduacion, i llenando este trámite no es necesaria la rendicion de todas las pruebas parciales ni tampoco el exámen de bachillerato de Medicina, sino el exámen final de Medicina i Cirujía. Por diversas disposiciones, algunas de las principales Universidades de los Estados Unidos e Inglaterra fueron declaradas como comprendidas dentro de esa disposicion.

En 9 de Setiembre de 1914, el Consejo de Instruccion alteró esta medida i dispuso que los profesionales estranjeros que desearen ejercer en Chile debian presentar sus títulos conjuntamente con la suma de 1,000 pesos ante la Universidad del Estado, i en seguida hacerse aprobar todos los exámenes i materias rendidas durante el curso de Medicina, con un total de ocho pruebas. No se hace objecion al pago de ese derecho universitario; pero la necesidad de pasar por exámenes preliminares importa exijir a los médicos estranjeros un conocimiento a fondo del idioma español, de química elemental, de botánica i de algunas otras materias conexas que fueron aprendidas en las primeras etapas de la instruccion médica i que jeneralmente no son retenidas en la memoria. La consecuencia de esta disposicion es hacer prohibitiva la práctica de la medicina en Chile por médicos americanos aptos i debidamente preparados. El inmediato efecto de esta situacion es causar dificultades en varios hospitales i establecimientos mineros donde reside un gran número de ciudadanos americanos a los que sus respectivas compañías proporcionan asistencia médica propia. Esta representacion tiene por objeto obtener la modificacion de las disposiciones mencionadas en el sentido de autorizar a los médicos ingleses i americanos para ejercer su profesion en los diversos hospitales i centros aludidos, i especialmente para que el «Hospital Anglo-Americano» de Valparaiso pueda tener un servicio de médicos propios. Yo no he estudiado los detalles de este asunto, pero a primera vista me parece razonable esta peticion. El Hospital Anglo-Americano de Valparaiso entiendo que ha invertido, por suscricion voluntaria, cerca de £ 40,000 en montar el establecimiento, fijando para la categoría de segunda i tercera clase de tratamiento una tarifa puramente nominal, circunstancia que clasifica a dicho hospital como una institucion de caridad.

Estoi cierto que cualquiera atencion que Ud. dispense a este asunto será grandemente estimada por los interesados.

Santiago, 11 de Enero de 1918.

Santiago, 25 *de Marzo de* 1918.

Señor Rector:

El memorándum que debo informar contiene dos puntos diferentes de igual importancia i sobre los cuales ha dictaminado en épocas anteriores la Facultad de Medicina.

Es verdad que ántes de 1914 se exijia a los médicos graduados en las universidades reconocidas por la de Chile sólo un exámen jeneral para obtener su título; pero se pudo establecer que esta prueba era absolutamente insuficiente i no permitia apreciar debidamente los conocimientos i las aptitudes del candidato que se presentaba por primera vez ante una comision examinadora de la Facultad. Tampoco se obténia con ella, es cierto, una opinion exacta de los conocimientos de nuestros estudiantes; pero éstos son conocidos de todos los profesores, que durante los siete años de estudios i en sus correspondientes exámenes han podido verificar paso a paso el desarrollo de sus aptitudes que los hacen meritorios al título que aspiran.

Resultado de esta prueba insuficiente ha sido que en la inmensa mayoría de los casos se ha otorgado el título a médicos estranjeros de escasa importancia, mui inferiores a los médicos chilenos.

No es esta una apreciacion parcial.

Los médicos europeos i norte-americanos que salen de su patria, abandonando las comodidades de su hogar i de su medio, para venir a ejercer en un pais jóven en donde se habla un idioma diferente, son en jeneral mediocridades que han visto fracasadas sus aspiraciones i que tratan de tentar fortuna. Los médicos estranjeros jóvenes de real mérito tienen en sus respectivos paises

una colocacion de gran porvenir como ayudantes, jefes de clínica o de laboratorio, que les permite prepararse, rodeados de todos los elementos de trabajo i de una atmósfera altamente científica, para desempeñarse seguramente en los puestos superiores que han de colmar sus aspiraciones. Los verdaderos hombres de ciencia que por rara escepcion han venido a Chile han encontrado el mas cariñoso ambiente para hacerles grata i duradera su permanencia entre nosotros.

Ademas, los tiempos han cambiado. Nuestra Escuela Médica ha tratado por todos los medios posibles de mejorar sus enseñanzas, aun a costa de grandes sacrificios, contratando profesores estranjeros para aquellas asignaturas de carácter científico, i enviando a Europa i Norte América a sus profesores i a sus médicos para que estudien en los laboratorios i en las clínicas los adelantos que, dentro de nuestros recursos, puedan implantarse.

Estos esfuerzos no han sido estériles. Nuestra enseñanza es buena i los jóvenes que la siguen llegan a ser prácticos, competentes e ilustrados.

En estas condiciones, nuestra Facultad ha querido aquilatar de una manera mas exacta los conocimientos médicos de los estranjeros que vienen a hacer competencia a nuestros nacionales queriendo colocarlos en iguales condiciones i en el mismo terreno. I no se crea que esta es una medida escepcional.

En Francia el estranjero que desea ejercer su profesion necesita, ademas de los estudios en sus universidades, haber hecho tamen el servicio militar. En Alemania no se le concede autorizacion a ningun estranjero para practicar, aun cuando haya hecho allí todos los estudios desde las humanidades. I sin ir tan léjos, en la República Arjentina, existe para el médico estranjero la obligacion de rendir, uno a uno, todos los exámenes.

A estas consideraciones obedeció la reforma del exámen de los médicos estranjeros aprobada en 1914 por el Consejo de Instrúcción Pública.

Hai mas aun. Próximamente, en 1919, comenzará a rejir en su primer año el nuevo plan de estudio de la Escuela de Medicina. En él se han modificado sustancialmente tanto la duracion de los cursos, que serán semestrales, con la manera de tomar las pruebas, suprimiendo los exámenes de promocion de años e implantando sólo cuatro exámenes jenerales sucesivos que se complementan.

A estas cuatro pruebas serán sometidos tanto los alumnos de

nuestra escuela como los médicos de las Universidades reconocidas por la de Chile.

Creo que con las razones espuestas queda contestada la primera parte del memorándum i paso a la segunda, tratando de ser lo mas breve posible.

En los establecimientos mineros i salitreros ha habido siempre, i hai actualmente, médicos chilenos que cumplen con todo acierto la delicada i humanitaria mision que se les ha confiado.

Hai tambien algunos médicos estranjeros que, sin título de la Universidad de Chile, desempeñan igual cargo. ¿Conviene que estos médicos sean chilenos o estranjeros? Me parece evidente que deberian ser chilenos.

Desde luego, como lo espresa el memorándum, los médicos estranjeros no tienen un cabal conocimiento del idioma español, lo que es indispensable, porque al lado de unos cuantos jefes estranjeros, la clientela está compuesta por mil, dos mil o mas obreros netamente chilenos, que necesitan un médico que conozca sus costumbres i sus hábitos, que los aconseje i que les hable en su propio idioma i hasta con sus chilenismos familiares. I ahora, con la vijencia de la lei de accidentes del trabajo, esta necesidad de un médico chileno en la faena de los obreros chilenos, deberia convertirse en una obligacion impuesta por la lei.

Respecto al caso concreto del Hospital Anglo Sud-Americano puedo responder con conocimiento cabal i concreto.

A fines del año pasado recibí la visita del Dr. Morgan, médico ingles contratado para dicho Hospital, que me fué presentado por un alto jefe del comercio de Valparaiso para hablar sobre su exámen en Chile. Le espliqué las formalidades que tenia que llenar i las razones a que ellas obedecen, le di toda clase de facilidades para que pudiese imponerse de nuestro sistema de exámenes, i le prometí hacer presente a las comisiones examinadoras, cuando llegase el caso, la estimacion de que estaba rodeado por sus connacionales.

En el mes de febrero tuve oportunidad de trabajar en el Hospital Anglo-Americno, i encontré al Dr. Morgan en su puesto, asistiendo a los pensionistas sin que nadie lo molestase. Me dijo que sus ocupaciones no le habian permitido trasladarse nuevamente a Santiago para visitar nuestra Escuela i sus clínicas.

A fin de evitar las dificultades con el público i los demas colegas, comparte con el Dr. Morgan las tareas del Hospital el Dr. Wilson, médico chileno que posee el ingles como el castellano.

Yo no veo pues, señor Rector, qué inconveniente existe para

que el Hospital Anglo-Americano de Valparaiso contrate su personal médico entre los chilenos que poseen el ingles, tanto mas cuanto que solamente, podria allegar cifras precisas, hai en Inglaterra una carencia tal de profesionales para la práctica civil, que ha habido necesidad de solicitar médicos de una edad incompatible con el servicio médico militar a las colonias inglesas i a los Estados Unidos. Esta falta de médicos se acrecienta con la entrada de los Estados Unidos en la guerra.

El Hospital Anglo-Americano de Valparaiso no tiene una tarifa nominal para los enfermos de segunda i tercera categoría, como se asevera en el memorándum, i ademas múchos de ellos son chilenos, marineros o empleados de las Compañías de Vapores del Pacífico. Los enfermos de tercera categoría pagan ocho pesos diarios, los de segunda quince, i los de primera treinta pesos.

Por lo demas este es un detalle sin importancia, como lo es el caso personal del Dr. Morgan, o de algunos pocos médicos estranjeros en presencia del ámplio problema de todo un plan que tiende a mejorar cada dia mas entre nosotros el ejercicio de una profesion de la que depende en gran parte la vida i el bienestar de todo un pueblo.

Saluda respetuosamente al señor Rector.

(Firmado).—Gregorio Amunátegui,
Decano de la Facultad de Medicina.

Al señor Rector de la Universidad.

N.º 9. *Santiago, 1.º de Abril de* 1918.

Por indicacion del señor Decano de la Facultad de Medicina, me permito renovar ante esa alta Corporacion la peticion que el doctor Amunátegui hizo en la última sesion del Consejo.

Los alumnos de 2.º i 3.º año del Curso de Jimnasia del Instituto Superior de Educacion Física deben estudiar Fisiolojía en conformidad con el programa que en hoja separada acompaño.

No tengo para qué hacer valer ante el Honorable Consejo las razones que abonan la necesidad de que los futuros profesores de Jimnasia conozcan a fondo las leyes que rijen el funcionamiento de los diversos órganos. Me limitaré sólo a señalar que la ense-

ñanza teórica de la Fisiolojía es insuficiente i del todo inadecuada.

El Instituto de mi cargo no posee un laboratorio en donde realizar los esperimentos mas sencillos, ni es posible adquirirlo ahora a causa de la guerra mundial.

En la actualidad desempeña en el Instituto de Educacion Física las clases de Fisiolojía el doctor Aurelio Morales M., que es a la vez jefe de trabajos del laboratorio del profesor Muhm en la Escuela de Medicina.

Deseoso el infrascrito de aprovechar para los alumnos del Instituto esta feliz concurrencia, solicitó la venia del profesor Muhm para que el doctor Morales pudiera llevarlos al auditorio de la Escuela en las horas en que no perjudicara a los alumnos de Medicina, con el objeto de que vieran las esperiencias que él preparase de antemano. El profesor accedió benévolamente, siempre que el Decano prestara su autorizacion para este efecto. El doctor Amunátegui creyó conveniente solicitar a su vez el acuerdo del Honorable Consejo.

En vista de las dificultades que se presentan para que el Instituto tenga, por ahora, su propio laboratorio, ruego al Honorable Consejo se sirva autorizar al profesor Muhm para que permita la asistencia de los alumnos del establecimiento de mi cargo a su auditorio de Fisiolojía en las tardes de los dias Miércoles i Sábado de tres i media a cinco i media, dias i horas en que en nada se perjudica a los alumnos de la Escuela de Medicina. Los gastos que fuera necesario hacer para las clases esperimentales serán con cargo al presupuesto de este Instituto.

Antes de terminar, me permitirá el Honorable Consejo hacerle presente que, si bien es cierto, el Instituto de Educacion Física no tiene el honor de depender de ese Alto Cuerpo, por razones ajenas a su voluntad, tambien es cierto que forma profesores que prestarán sus servicios en los Liceos dependientes del Consejo i que sus programas están de acuerdos con los dictados por esa Corporacion. En el interes de todos está, en consecuencia, que los futuros profesores sean científicamente preparados, a fin de que la enseñanza que den a los alumnos de los Liceos sea lo mas eficiente i completa. A varios de los señores miembros del Honorable Consejo les consta, ademas, la seriedad de los estudios que se hacen en el establecimiento de mi cargo i el interes que siempre ha tenido el infrascrito para que el Instituto de Educacion Física de Chile se mantenga a la altura de los progresos modernos i no desmerezca de sus conjéneres europeos.

Abrigo la esperanza de que el Honorable Consejo de Instruccion Pública se servirá acceder, al ménos por este año, a la peticion que dejo formulada.

Dios guarde al Honorable Consejo.

JOAQUIN CABEZAS.

Al Honorable Consejo de Instruccion Pública.

PROGRAMA DE FISIOLOJÍA.

2.º *año.*

I. Introduccion, principios jenerales de la fisiolojía moderna. Las condiciones físicas de la vida: el calor, la luz, la electricidad atmosférica, la pesantez. Situacion del hombre en la naturaleza.

II. Principios jenerales de la química fisiolójica. Elementos del cuerpo humano. Principios constitutivos del organismo. Reacciones químicas en el organismo vivo: oxidaciones, desdoblamientos, reducciones, fermentaciones, etc.

III. Fisiolojía jeneral.

IV. Fisiolojía especial. *A.* Fisiolojía de la nutricion: a) la sangre, la linfa i el quilo; b) dijestion i secreciones dijestivas; c) respiracion pulmonar i cutánea; d) secreciones i escreciones, sus caractéres; secreciones internas, escrecion urinaria. *B.* Fisiolojía del movimiento: a) fisiolojía jeneral del músculo, trabajo muscular etc.; b) mecánica de la respiracion; c) mecánica de la dijestion; d) mecánica de la circulacion. *C.* Temperatura del cuerpo humano: produccion de calor en el organismo, pérdidas de calor i sus causas. *D*: Fisiolojía del sistema nervioso: a) fisiolojía jeneral del nervio; b) médula i nervios raquídeos; c) nervios craneanos; d) gran simpático; e. Fisiolojía del encéfalo; localizaciones motrices. *E.* Fisiolojía de los órganos de los sentidos; el equilibrio. *F.* Fisiolojía del organismo en las diferentes edades.

V. Fisiolojía esperimental. 1. Métodos gráficos. 2. Estudio jeneral de los gráficos. 3. Correccion en los gráficos.

FISIOLOJÍA APLICADA.

3.er *año.*

I. *Efectos del ejercicio sobre la circulacion.* Influencia del trabajo muscular sobre la circulacion. Influencia del frio i de la pesantez. Accion de la circulacion periférica tobre la temperatura del cuerpo. Movimientos jiratorios en las barras fijas i su influencia sobre la circulacion. Efectos de la espiracion sobre la circulacion. Accion de los ejercicios violentos sobre la circulacion i la respiracion. Accion del sistema nervioso sobre el corazon: las emociones morales residen en el cerebro i no en el corazon. *Análisis esfigmográficos.*

II. *Efectos del ejercicio sobre la respiracion.* Lo que debe entenderse por desarrollo del tórax. Forma aparente i forma real. Medidas ilusorias dadas por la huincha métrica. Manera de aumentar el volúmen de la caja torácica. Accion deformante del corset. Lijero repaso de las nociones fisiolójicas del acto respiratorio. El hábito dispneico; el automotismo respiratorio normal. Poca utilidad de los movimientos respiratorios analíticos. La espiracion; papel de los músculos abdominales. Conclusiones prácticas. El fenómeno de la sofocacion i sus causas. El esfuerzo. Peligros del esfuerzo. El canto como ejercicio respiratorio. El canto no debe acompañar a los movimientos jimnásticos. La respiracion artificial. *Análisis de un pneumograma.*

III. *Efectos del ejercicio sobre la musculatura.* Breve repaso de la fisiolojía jeneral del músculo. Utilidad del desarrollo muscular moderado. Peligros del atletismo. Ventajas de la jimnasia jeneral. Ruptura muscular debida a las contracciones excesivas. Influencia de la amplitud de los movimientos sobre la nutricion del músculo. Lei de Marei. La fatiga. El entrenamiento.

IV. *Efectos del ejercicio sobre el esqueleto.* Crecimiento de los huesos. Talla del individuo: Influencia del ejercicio sobre la talla. Deformaciones del esqueleto por las actitudes i los movimientos. Influencia de la pesantez, de los vestidos, del calzado i del banco escolar sobre la armonía del esqueleto.

V. *Influencia psíquica i moral del ejercicio.* Influencia del ejer-

cicio sobre la circulacion cerebral i las funciones del cerebro. El surmenage escolar. El ejercicio como descanso cerebral. Relacion íntima entre lo físico i lo moral del hombre: influencia de lo moral sobre lo físico. Efectos fisiolójicos del placer. Accion psíquica de los juegos colectivos. Influencia inmoral del ejercicio acrobático i de los espectáculos atléticos. Los match de box. Accion desmoralizadora de los record. Peligros de los concursos i de la emulacion llevados al estremo.

VI. *Condiciones estéticas del ejercicio.* Influencia del ejercicio sobre la forma del cuerpo. Nocion de belleza, tipos de belleza en las diferentes épocas.

VII. *Decadencia física contemporánea.* El equilibrio somato-psíquico de los antiguos; decadencia somato-psíquica moderna. Estigmas somáticos i psíquicos de las civilizaciones modernas. El hombre normal i el atleta.

ESPERIENCIAS.

Sangre.

Coagulacion de la sangre: Plasma, suero i fibrina.
Cuenta glóbulos Thoma Zeiss.
Membranas semi permeables.
Glóbulos rojos i blancos: preparaciones microscópicas.
Oxi-hemoglobina i hemoglobina reducida: espectro.
Osmosis.

Corazon i Circulacion.

Proyeccion del corazon de rana.
Accion del calor sobre los latidos cardíacos; inscripcion.
Accion del vago; corazon de rana.
Accion del vago: corazon de conejo.
Circulacion de la sangre en el sapo: mesenterio i membrana inter-dijital.
Esfigmógrafo.
Presion sanguínea: manómetro de Riva-Rocci.
Inscripcion de la presion con el manómetro de Ludwig.
Inscripcion de la accion del nervio de Cyon.
Excitacion del simpático cervical.

Respiracion

Comprobacion del CO^2 del aire espirado.
Comprobacion de su temperatura i saturacion con agua.
Mecanismo de la respiracion: Presion negativa en el modelo de Donders; Dilatacion i retraccion pulmonar en el mismo modelo.
Spirómetro de Hurchinson; capacidad vital, etc.
Accion inspiradora del diafragma, inscripcion con el phrenógrafo.
Excitacion del frénico.
Accion reguladora del vago sobre la respiracion: Inscripcion.

Dijestion.

Saliva: Reacciones: Accion sobre el almidon,
Reacsiones del jugo gástrico.
Accion dijestiva de soluciones de Cl H, de pepsina i solucion clorhidro-pépsica.
Reacciones de la bílis.

Cápsulas supra-renales

Accion de la adrenalina sobre la presion: inscripcion.

Fisiolojia jeneral del músculo

Excitante mecánico del músculo.
Excitante químico del músculo.
Excitante térmico del músculo.
Excitante eléctrico del músculo: rheonomo de Fleischl.
Inscripcion de la contraccion muscular en el miógrafo de Du-Bois.
Ruido muscular: inscripcion.
Parálisis muscular por falta de irrigacion sanguínea: conejo.
Corriente de accion en el músculo del sapo.
Corriente de demarcacion en el músculo del sapo.

Fisiolojía jeneral del nervio.

Excitante mecánico del nervio.
Excitante químico del nervio.
Excitante térmico del nervio.
Excitante eléctrico del nervio.
Integridad necesaria para la trasmision.
Comparacion entre la excitabilidad del músculo i la del nervio.
Diversas excitabilidades del nervio en sus diversas porciones.
Lei de contraccion por la corriente continua.
Electrotonus.
Tétanos de cierre.
Laringoscopio.
Raices medulares: nervio espinal (secc. del siático).
Estirpacion del seno motriz.
Imájenes de difusion.
Oftalmoscopio.
Vicios de refraccion.
Demostracion de las cavidades: del sonido en el oido medio e interno: médula i canales semicirculares.

Sesion de 8 de Abril de 1918

Fué presidida por el señor Rector accidental, Decano de la Facultad de Teolojía, señor don Jilberto Fuenzalida; asistieron los señores consejeros Amunátegui don Gregorio, Bahamonde, Espejo, Matte, Quezada, Salas Lavaqui i el señor Secretario Jeneral don Octavio Maira.

Previas las formalidades reglamentarias i el juramento requerido, el señor Rector confirió los siguientes títulos i grados:

Profesor de Ciencias Biolójicas i Química:

a don Manuel Espinosa Gatica.

Licenciado en Leyes i Ciencias Políticas:

a don Arturo Alessandri Rodríguez.

Bachilleres en Medicina:

a don Juan L. Bustamante Villagra; i
» Eduardo Grove Vallejo.

Bachilleres en Matemáticas:

a don Cárlos Claro Velasco,
» Jerman Claro Velasco,
» Freddy Low Peláez,
» Antonio Martínez Sampelayo; i
» Víctor Osiadáez Nieto.

Bachilleres en Humanidades:

a don Agustin Benavente Garces,
» Fernando Cruz Silva,
doña Ana Cubillos Pareja,
don Oscar Cuevas Lizana,
» Manuel Espinosa Gatica,
» Mario de la Fuente Rubio,
» Oscar Gajardo Villarroel,
» Oscar Guevara Montecinos,
» Héctor Henríquez Jiron,
» Julio Herrera Arancibia,
» Javier Hurtado Rivera,
» Eduardo Leiva Gutiérrez,
» Hugo L. Marin Rivera,
doña Claudina Martínez Montecinos,
don Alfonso Montero Cabrera,
doña Guillermina Novoa Villablanca,
don Arturo Olavarría Bravo,
» Edmundo Arellano Fuentes,
» Jorje Ossa Nebel,
» José Manuel Páez Véliz,
» Roberto Parot Rodríguez,
» Krüger Prajoux Cerda,
» Aurelio Ramos Soto,
doña Raquel Romero Romero,

a don Raul Slater Burgos,
» José Manuel Vega Santander,
» Jorje Niño de Zepeda Salinas; i
» Antonio Suárez Burr.

El mismo señor Rector dió cuenta que con fecha 2 de Ábril se habian conferido en Valparaiso los siguientes grados:

Bachilleres en Humanidades:

a don Jorje Bofill Ceardi,
» Cárlos Mathieu Diquet,
» Raul Rocuant Escobar; i
» Solon Sobino Revello.

Leida i aprobada el acta de la sesion de 1.º de Abril, se dió cuenta:

1.º De dos decretos del Ministerio de Instruccion Pública, que se insertan al final de la presente acta.

2.º De una nota del Director del Instituto Pedagójico en la cual pone en conocimiento del Consejo que, para evitar la excesiva afluencia de alumnos, ha procedido, en el presente año, a matricular sólo a los bachilleres; ha eliminado las matrículas condicionales, i se ha abstenido de inscribir oyentes.

Se acordó aprobar la norma seguida por el Director.

3.º De otra nota del Director del Instituto Pedagójico en que comunica que la Sub-Comision de Presupuestos ha modificado la glosa de los ítem nuevos que consignan fondos para los profesores ausiliares de los cursos de Ingles i Aleman, agregándoles la frase «de acuerdo con la resolucion del Consejo de 17 de Abril de 1917 i del Decreto N.º 1,847 de 7 de Mayo de 1917.

El señor Rector accidental hace notar que, en este caso, no se trata de profesores, sino de ayudantes o repetidores, elejidos por el profesor para que los alumnos de Ingles o Aleman tengan con quien hablar el idioma que estudian, i estima, por lo tanto, que conviene regularizar la situacion de estos empleados, cuyos sueldos se han consignado en años anteriores con la siguiente glosa: «para pagar a personas de habla inglesa (o alemana) propuestas por el profesor de Ingles (o Aleman) del Instituto Pedagójico, que hagan cursos sueltos de clase práctica a los alumnos

de 2.º, 3.º i 4.º años». En el Proyecto de Presupuestos para el presente año aparecen con la denominacion de profesores, por lo cual cree que debe ponerse en claro cuál es su verdadero carácter.

El señor Rector del Instituto Nacional dice que la lei de 9 de Enero de 1879 indica la forma en que debe procederse al nombramiento de profesores, i que la Lei de Presupuestos no tiene por qué ordenar normas administrativas. Llama la atencion al hecho de que, de varios años a esta parte, aparecen ítem con los cuales se viola la referida lei del 79, que es de efectos permanentes, i se cercenan atribuciones que son esclusivas del Consejo de Instruccion Pública; por lo cual estima que seria mui conveniente llamar la atencion del señor Ministro sobre el particular, a fin de poner término a procedimientos que considera francamente perjudiciales.

El señor Secretario Jeneral hace presente que, tanto el acuerdo como el decreto de 7 de Mayo de 1917, fueron determinados por la forma en que los profesores ausiliares aparecian en el Presupuesto i porque se trató de conciliar la glosa de los respectivos ítem con las disposiciones de la lei del 79 referentes al nombramiento de profesores; i estima que habiendo cambiado la situacion, puesto que ahora se consignan sus sueldos entre los gastos fijos, no hai razon para mantener las disposiciones del mencionado decreto, que han caducado de hecho, por lo ménos en cuanto se refiere a la forma en que debe proponerse a los profesores ausiliares.

El señor consejero Salas Lavaqui hace indicacion para que se remita un oficio al señor Ministro de Instruccion en que se le haga notar la irregularidad que significaria el nombramiento de profesores ausiliares de Ingles i Aleman en la forma que establece la frase agregada por la Sub-Comision de Presupuestos, i en que se le pida, al mismo tiempo, que obtenga de quien corresponda que la glosa de los ítem a que se ha venido refiriendo, se deje tal como aparece en el Proyecto de Presupuestos presentado por el Gobierno.

Se acordó hacer presente al señor Ministro de Instruccion la conveniencia de que la glosa de los ítem nuevos que aparecen a continuacion de los ítem 285 i 286 i que consultan los sueldos de los profesores ausiliares de Ingles i Aleman, sea aprobada en la forma en que aparece en el Proyecto de Presupuestos.

4.º De una nota del Rector del Liceo de Puerto Montt en que pide se le autorice para hacer funcionar desde luego el cuarto año de humanidades, cuyos profesores se avendrian a trabajar *ad-*

honorem, en el caso de que no se consignaran fondos en el Presupuesto.

Se resolvió manifestar al señor Ministro de Instruccion Pública que habria conveniencia en postergar la resolucion de este asunto hasta que haya sido promulgada la Lei de Presupuestos.

A indicacion del señor Secretario Jeneral, se acordó pedir al Gobierno se sirva comisionar al Pro-Secretario de la Universidad, don Arturo San Cristóbal, para que se dedique esclusivamente, durante el tiempo que sea necesario, a preparar i dirijir una nueva edicion del *Anuario de la Universidad*, publicacion que se halla agotada i que es sumamente solicitada de universidades estranjeras i establecimientos nacionales de instruccion.

La indicacion anterior fué aprobada por unanimidad, tanto por la urjente necesidad de proceder a la publicacion del mencionado *Anuario*, como por considerar que el señor San Cristóbal es la persona mas preparada para llevar a efecto dicho trabajo.

A indicacion del señor Decano de Teolojía se acordó publicar de preferencia, siempre que se consulten en el Presupuesto los fondos necesarios que oportunamente fueron pedidos, el *Anuario de la Universidad* i la obra *Vida del Iltmo. señor Salas*, premiada en concurso de la Facultad de Teolojía i de que es autor don Benigno Cruz.

El señor Decano de Leyes somete a la consideracion del Consejo la siguiente dificultad que le ha sido consultada por un Rector de Liceo en que funciona un curso de leyes: «¿puede un alumno, que ha sido suspendido del derecho de rendir exámenes del tercer año, asistir como oyente a las clases del cuarto año?»

La Corporacion opinó unánimemente en el sentido de que el alumno que estuviera en las condiciones del que motiva la consulta, carece del derecho de asistir como oyente a las clases del curso superior.

Se resolvieron las siguientes solicitudes particulares:

a) Pasar en informe a la Facultad de Humanidades una solicitud de don Hugo Davis, en que pide la aprobacion universitaria para el testo de enseñanza del ingles *Método de Davis*, de que es autor.

b) Solicitar informe del señor profesor de Frances del Instituto Pedagójico i autor del programa para las humanidades, don Rodolfo Lenz, acerca de una nota del profesor don Julio Saavedra que pide se le aclaren ciertas dudas que se le presentan en la interpretacion del programa de frances.

c) Autorizar a doña Edith Róbinson Burleigh, ex-alumna del Li-

ceo número 1 de Niñas, de Santiago, para que pueda presentarse a optar al grado de bachiller en humanidades.

d) Permitir a don Humberto Valenzuela que rinda estraordinariamente el exámen de Derecho Internacional, que no pudo rendir en la época ordinaria por encontrarse ausente de Santiago en comision de Gobierno.

e) Autorizar al alumno del 4.º año de Injeniería, don Miguel Dodds Mora, para que se matricule en el segundo año del curso de Matemáticas del Instituto Pedagójico.

f) Denegar la peticion de don Luis Carmona Alday para que se le exonere del exámen de Historia i Jeografía, sesto año, a fin de poder presentarse a las pruebas del bachillerato en humanidades.

g) Denegar la solicitud de don Plácido L. Lagardía Viveros, que rindió exámen de tercer año de Farmacia para matricularse en las clases de Zoolojía Médica del primer año de Medicina.

h) Permitir a don Matías Toro T., que fracasó en el exámen de Derecho Romano, que se matricule como oyente en las clases de Derecho Penal i Derecho Internacional, ramos que puede cursar junto con las del segundo año i con Derecho Romano.

i) Autorizar a don Roberto Goldenberg Godoi, alumno del Curso de Leyes del Seminario de Concepcion, para que repita el exámen de Derecho Internacional que rindió satisfactoriamente, pero con anterioridad al de Derecho Constitucional, que es prévio.

j) Autorizar a don Ernesto Torrealba Contreras para que rinda ante una comision de profesores del Instituto Nacional los exámenes de Química, quinto i sesto años, únicos que le faltan para presentarse a las pruebas de bachillerato i poder recibir su título de profesor de Estado en la asignatura de Frances.

k) Manifestar a don Néstor Villarroel Claure, abogado recibido en Bolivia, que, para revalidar su título, debe obtener el de Licenciado de la Universidad de Chile en la Facultad de Leyes i Ciencias Políticas, despues de haber rendido los exámenes de los Códigos Chilenos i de Derecho Procesal, ante la comision que se le designe, en conformidad al Supremo Decreto de 11 de Setiembre de 1886.

Por último, el señor Rector presentó las siguientes nóminas de candidatos para proveer en propiedad las asignaturas que se indican:

Matemáticas, con 23 horas semanales de clases, en el Liceo de Osorno

Don Pedro Olivares O.,
» Rafael Peña A.,
» Leoncio Sepúlveda,
» Pastor Salcedo; i
» Nicolas Acevedo.

Ciencias Naturales, con 22 horas semanales de clases, en el Liceo de Tacna

Don Manuel Espinosa G.
» Vicente Hernández
» Ernesto Melo
» Rafael Häberle
» Roberto Ochoa.

Se levantó la sesion.

JILBERTO FUENZALIDA G.
Rector Accidental

Octavio Maira
Secretario Jeneral.

ANEXO

DOCUMENTOS LEIDOS EN LA SESION

N.º 398. *Santiago, 23 de Marzo de* 1918.

Decreto: Nómbrase a don Daniel Fredes i a don Samuel Silva de la Fuente, propuestos por el jefe respectivo, para que sirvan en propiedad treinta horas semanales de Frances i veinte de Relijion, respectivamente, en el Liceo de Aplicacion.

(Firmado).—SANFUENTES

P. Aguirre Cerda.

N.º 444. *Santiago, 30 de Marzo de* 1918.

Decreto: Concédese a la fundacion de beneficencia «Belisario Torres» permiso para que construya la Casa de Estudiantes a que se refieren sus estatutos, en el sitio de propiedad fiscal de tres mil metros cuadrados de superficie (3,000 m^2), cuyos deslindes son: Al Norte la Avenida Borgoño; al Oriente la Avenida de la Paz (cementerio); al Sur la Avenida Santa María; i al Oeste, el sitio destinado a la construccion del Instituto de Química i Farmacia. Antes de dar comienzo a la construccion de la «Casa de Estudiantes», los planos respectivos deberán ser sometidos a la aprobacion del Gobierno.

(Firmado).—SANFUENTES.

P. Aguirre Cerda.

N.º 14. *Santiago, 8 de Abril de* 1918.

Desde 1911, la Lei de Presupuestos ha consultado dos ítem en Gastos Variables para el pago de personas que hagan clases prácticas de Ingles i Aleman. El señor Gálvez, profesor titular de Ingles i Aleman, disponia de esos fondos a su arbitrio: cada año nombraba hasta una docena de profesores a los cuales fijaba un pago por cada hora de clase i a los cuales despedia él solo, sin anuencia o consentimiento de la Direccion.

El año pasado, el Honorable Consejo de Instruccion protestó de esta irregularidad ante el Supremo Gobierno i consiguió que, miéntras se adoptaba una norma definitiva, se procediera en 1917, i solamente por el año 1917, en la siguiente forma: los profesores serian propuestos al Director del Instituto Pedagójico por el profesor titular; el Director calificaria la idoneidad de los designados i, en caso de ser aceptados, los propondria al Supremo Gobierno. quien los nombraría en la forma ordinaria *por el año de* 1917.

Este acuerdo tomado por el Honorable Consejo de Instruccion, en sesion de 17 de Abril de 1917, fué sancionado por el Ministerio de Instruccion en el decreto número 1,847 de 7 de Mayo.

Despues de estudiar concienzudamente la situacion creada al Instituto Pedagójico en siete años de ensayos con personas irresponsables que hacian clases prácticas, esta Direccion creyó que la

mejor manera de subsanar todos los inconvenientes a que daban lugar estos ítem de Gastos Variables era crear puestos de profesores fijos i responsables de las materias de enseñanza reglamentaria, i propuso al Supremo Gobierno, en el Proyecto de Presupuestos para el año en curso la supresion de los ítem de gastos variables i que el dinero de esos ítem pasara a gastos fijos para pagar a los profesores de planta.

Pero, por causas que no es del caso esplicar aquí, la Sub-Comision de Presupuestos ha modificado la glosa de los ítem propuestos por esta Direccion i les ha agregado la siguiente frase: «De acuerdo con la resolucion del Consejo de Instruccion de 17 de Abril de 1917 i del decreto número 1,847 de 7 de Mayo de 1917».

Glosados los ítem de esta manera i aprobados en esta forma, va a producirse una situacion mui curiosa: en el nombramiento de profesores interinos o ausiliares del Instituto Pedagójico va a intervenir el señor Gálvez.

El acuerdo del Honorable Consejo de Instruccion Pública a que se refiere la glosa i que disponia que el señor Gálvez propusiera a los profesores de clases prácticas i que el Director calificara la idoneidad de ellos, fué sólo una medida transitoria destinada única i esclusivamente a salvar una grave dificultad creada por el mismo señor Gálvez, pero con ello el Honorable Consejo no ha querido arrebatar al Director del Pedagójico su lejítimo derecho de proponer a los profesores interinos o ausiliares, derecho que está garantizado por la lei de 1879.

En el agregado hecho por la Sub-Comision a los ítem en referencia hai, sin duda, un lamentable error: no se trata ya de ítem de gastos variables, ni de personas de clases sueltas sin órden ni sistema, sino de ítem de gastos fijos i de nombramientos de profesores de planta para regularizar una enseñanza. Ademas, i esto es tambien fundamental, se trata de poner en vijencia un acuerdo del Honorable Consejo que ya caducó, porque se referia solo al año de 1917.

Poniéndose en el caso de que los ítem se aprobasen con la modificacion introducida en la Sub-Comision, cree el infrascrito que no podria ponerse en práctica esa disposicion de la Lei de Presupuestos por cuanto el acuerdo del Honorable Consejo i el decreto del Ministerio se refieren espresamente al año de 1917 i, por lo tanto, no son aplicables a 1918, i son virtualmente contrarios a la lei de 1879, que dice taxativamente que los profesores interinos o suplentes serán nombrados a propuesta del Rector del establecimiento.

El acuerdo del Honorable Consejo que estaba inspirado en los propósitos mas sanos, no ha podido, por desgracia, restablecer la paz i el órden en el Instituto Pedagójico. Son conocidas las dificultades que sobrevinieron en 1917 i tuvieron por resultado la censura de la conducta del señor Gálvez; i últimamente este mismo acuerdo tomado para apoyar al Director del Instituto Pedagójico ha sido convertido en arma contra el mismo Director.

Urje, por lo tanto, que ese acuerdo se derogue en forma para eliminar toda duda respecto de los verdaderos propósitos del Honorable Consejo. Ruego, asimismo, que se declare que esa alta Corporacion desea que los profesores ausiliares e interinos del Instituto Pedagójico sean propuestos por la Direccion i que se consiga la derogacion del decreto número 1,847 de 17 de Mayo de 1917.

Lo que pido por el momento es sólo un apoyo moral; pero me dirijiré nuevamente al Honorable Consejo en el caso de que no consiga la supresion de la glosa.

Si el Honorable Consejo lo juzgara conveniente, podria dirijir, al mismo tiempo, una nota a la Comision Mista para reforzar la accion del Director del Instituto Pedagójico.

(Firmado).—FEDERICO HANSSEN.

Santiago, 8 de Abril de 1918.

Señor Rector:

1.º El número de alumnos matriculados en el Instituto Pedagójico ha aumentado considerablemente en estos últimos años, como puede verse en el siguiente cuadro comparativo:

1890	31	1915	504
1900	210	1916	631
1914	407	1917	586

2.º Esta circunstancia es halagadora, pero al mismo tiempo trae graves inconvenientes para la marcha regular del establecimiento. Desde luego, la plétora de alumnos perjudica notablemente la enseñanza: aleja la posibilidad de hacerla individual i la reduce a la esposicion de las materias ante un auditorio nume-

roso. Algunos cursos, como los de Latin i Lingütisca, por ejemplo, han tenido el año próximo pasado de 150 a 200 inscritos. El establecimiento, construido para un centenar de alumnos, carece de salas espaciosas para contener una asistencia numerosa. Ademas, los profesores no pueden pasar lista ni conocer a todos sus alumnos.

En segundo lugar, este exceso de estudiantes puede conducir al proletariado de profesores i profesoras. En 1916 terminaron 86 i en el año escolar de 1918 concluyeron satisfactoriamente 39, i queda un buen número por titularse.

Finalmente, teniendo los cursos una cantidad excesiva de alumnos, la enseñanza se resiente de una manera harto notable i hai el peligro de que la capacidad de los que terminan sus cursos se resienta tambien de falta de idoneidad.

3.º Tomando en cuenta estos antecedentes i previendo una afluencia excesiva de alumnos, esta Direccion ha procedido en el año en curso con la mayor estrictez en cuanto a la admision: ha matriculado solamente a los bachilleres, eliminando las matrículas «condicionales» i absteniéndose de inscribir «oyentes».

Como a pesar de estas resoluciones hai en matrícula el excesivo número de mas de 600, sin contar los bachilleres que se titularán hasta el 15 del mes en curso, i como existe una verdadera pecha de alumnos no bachilleres que solicitan su admision de «oyentes» como en las demas escuelas universitarias i protestan por la prensa del procedimiento adoptado, esta Direccion se apresura a poner estos hechos en conocimiento del señor Rector de la Universidad, a fin de que se sirva indicarle si continúa en la norma que se ha trazado con el fin de mejorar la calidad de los alumnos i contrarrestar las influencias que tratan de perjudicar la enseñanza del Instituto Pedagójico.

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—FEDERICO HANSSEN,
Director.

Sesion de 15 de Abril de 1918

Fué presidida por el señor Rector accidental, Decano de la Facultad de Teolojía, don Jilberto Fuenzalida, asistieron los señores consejeros Amunátegui don Gregorio, Bahamonde, Espejo, Matte, Salas Lavaqui i el señor Secretario Jeneral don Octavio Maira.

Previas las formalidades reglamentarias i el juramento requerido, el señor Rector confirió los siguientes títulos i grados:

Injeniero Civil:

a don Ramon Anjel Cabrera Montalva; i
» Adolfo Drien Baffoué.

Profesor de Historia i Jeografía:

a don Manuel Valdivieso Cornejo.

Licenciado en Leyes i Ciencias Políticas:

a don Cárlos Bordeu Alemparte.

Bachilleres en Leyes i Ciencias Políticas:

a don Alejandro Abascal Brunet,
» Arnaldo Ipinza Besoain,
» Ernesto Sanguinos Sánchez,
» Agustin Vásquez Olmos de Aguilera; i
» Humberto Videla Jara.

Bachilleres en Matemáticas:

a don Galo Balbontin Hersmann,
» Anjel J. Cobos Araya,
» Ricardo Fenner Ruedi,
» Cárlos Guillermo Fernández Mason,

a don Arturo Godoi Contreras,
» Augusto Jimeno Reinoso; i
» Abraham Pérez Lizana.

Bachilleres en Humanidades:

a don Roberto Adriasola Albarracin,
doña María Allende Burgos,
» Ofelia Allende Burgos,
don Luis Barañao Gazmuri,
» Gonzalo Barron Daviú,
» Teobaldo Beltran Acuña,
» Julio Bouille Feuillat,
» Jenaro Bravo Opazo,
» Aurelio Canter Quinteros,
» Manuel Chávez Véles,
» José B. Contador Corrotea,
» Edilberto Contreras López,
» Juan Enrique Cortés,
» Oscar Cristi González,
» Juan Enrique Díaz Naveaz,
» Waldo Díaz Ulloa,
» Luis Domínguez Toledo,
» Félix Echeverría Cerda,
» Manuel Errázuriz Dávila,
» Hernan Espinosa Verdugo,
» Humberto Frugone Fuentes,
» Jorje García Sengerski,
» Diego Julio Guzman Pérez,
» Domingo Gómez Rojas,
» Serjio Huneeus Lavin,
» Fanny Iturriaga Esquivel,
» Galo Irarrázaval Barros,
» Augusto Jimeno Reinoso,
» Bernabé Alejandro Juica Pefaour,
» Héctor Labra Leppe,
» Mauricio Litvak Recepter,
» Hernan Merino Lavin,

doña Adriana Muñoz Ossandon,
don Juan Nagel Rasmussen,
» Ramon Oñate Tapia,
a don Gregorio Pardo Vergara,
» Amaro Pérez Molina,
doña Elena Peron González,
don Joaquín Poblete Godoi,
» Alvaro Puga Fischer,
» Antonio Robert Biaut,
» Jorje Rodríguez Márquez,
» Cárlos A. Rodríguez Santana,
» Darío Rojas Garces,
» Roberto Sahr Thieme,
» Daniel Salfate Acuña,
» Guillermo Schilling Schencke,
» Alberto Schönherr Helfmann,
» Santiago Seguel Menard,
» Guillermo Solar Urrutia,
» Enrique Trincado del Canto,
» Hernan Undurraga Tornero,
» Ambrosio Urzúa Auger,
» Ignacio Valdes Sánchez;
» Cárlos Valenzuela Moreno,
» Leonidas Vásquez Ravinet,
» Jorje Vidal Núñez,
» Nicolás Weinstein Rudoy,
» Enrique Zárate Valenzuela; i
» Aquiles Zentilli Melano.

Leida i aprobada el acta de la sesion de 8 del presente se dió cuenta:

1.º De un decreto del Ministerio de Instruccion Pública, que se inserta al final de la presente acta, i por el cual se acepta la renuncia del secretario de la Facultad de Medicina i Farmacia, Dr. don Lucio Córdova.

El señor Decano de Medicina manifestó, para los efectos reglamentarios, que citaria a la Facultad que preside para el 16 de Mayo, a las 5.30 P. M., a fin de formar terna para la eleccion de Secretario.

2.º De una nota del Iltmo. i Rvdmo. señor Arzobispo de Santiago en que comunica haber nombrado al Pbro. don Rafael Lira Infante, Rector del Seminario de esta ciudad.

3.º De un oficio del Rector del Liceo de Valparaiso en que avisa que el profesor de Filosofía del Derecho, del Curso de Leyes que funciona en ese Liceo, don Oscar Feliú, ha presentado la renuncia de su puesto.

Se acordó proveer, en propiedad, dicha cátedra, a propuesta en terna del cuerpo de profesores.

4.º De una nota del Rector del Liceo de Copiapó en que comunica que un profesor de Estado se interesa por desempeñar la asignatura de Ingles, con 17 horas semanales de clases, que está servida interinamente.

Se acordó proveerla en propiedad.

Se resolvieron las siguientes solicitudes particulares en la forma que se espresa:

a) Pasar en informe al Director del Instituto Pedagójico la solicitud de don Cárlos Yáñez Bravo que pide se le autorice para ingresar como alumno al 2.º año del Curso de Ciencias Biolójicas i Química de dicho Instituto, en mérito de haber rendido satisfactoriamente los exámenes del primer año de Medicina.

b) Exonerar a los ex-alumnos de la Universidad de San Paulo (Brasil) i estudiantes del 4.º año de Medicina, don José Bresser Monteiro de Barros i don Julio Palumbo, de la obligacion de rendir los exámenes de Zoolojía, Botánica i Química, que se les habia impuesto por un acuerdo anterior del Consejo; i

c) Exonerar igualmente de la obligacion de rendir exámen de Zoolojía al estudiante del 4.º año de Medicina, don Jorje Cabrera A.; i los exámenes de Zoolojía i Botánica, a don Serjio Cabrera A., tambien alumno del 4.º año.

Antes de levantarse la sesion, el señor Secretario Jeneral pidió que se dejara constancia en el acta del pesar con que la Corporacion se habia impuesto del fallecimiento del benemérito ciudadano i miembro distinguido de la Universidad, señor don Marcial Martínez e hizo indicacion, lo que fué acordado por unanimidad, para que se celebrara en el Salon de Honor una velada solemne destinada a honrar su memoria.

El señor Decano de la Facultad de Leyes, a la cual pertenecia como Miembro Académico el señor Martínez, manifestó que con-

vocaria oportunamente a la Facultad a fin de que se ocupara de la organizacion de la velada.

Se levantó la sesion.

JILBERTO FUENZALIDA G.,
Rector Accidental.

Octavio Maira,
Secretario Jeneral.

ANEXO.

DOCUMENTOS LEIDOS EN LA SESION.

Santiago, 10 *de Abril de* 1918.

N.º 515.

Decreto: Acéptase la renuncia que hace del cargo de Secretario de la Facultad de Medicina, el doctor don Lucio Córdova.

(Firmado).—SANFUENTES.

P. Aguirre Cerda.

N.º 1,119.

Santiago, 12 *de Abril de* 1918.

Tengo el honor de comunicar a S. S. que ha sido nombrado Rector del Seminario de los Santos Angeles de esta ciudad, el Pbro. D. Rafael Lira Infante, lo que pongo en su conocimiento para los fines consiguientes.

(Firmado).—J. IGNACIO,
Arzobispo de Santiago.

N.º 28.

Valparaiso, 3 *de Abril de* 1918.

Señor Rector:

Adjunto remito a Ud. una solicitud en la cual el señor Oscar Feliú, profesor de Filosofía del Derecho presenta la rennncia que hace de su cátedra. Ruego a Ud. que se sirva dar curso a esta solicitud i una vez aceptada la renuncia por el Supremo Gobierno ordenar lo correspondiente para llenar la vacante así formada.

(Firmado).—CÁRLOS RUDOLPH.

N.º 16.

Copiapó, 8 *de Abril de* 1918.

Señor Rector:

El profesor de Estado en la asignatura de Ingles don Edgardo Canales se ha presentado, por la solicitud que acompaño, interesándose por las clases de este ramo en el Liceo que está bajo mi direccion.

Hago presente a Ud. que el Honorable Consejo en sesion del 21 de Agosto de 1916, acordó que estas clases fueran servidas interinamente, por no haberse presentado al concurso abierto en esa época ningun profesor titulado. Por esta circunstancia, sirve desde esa fecha dichas clases don Federico Floto que las desempeña con puntualidad.

Ahora que se presenta un interesado con título universitario, lo que raras veces ocurre, manifiesto a Ud. que el número de horas semanales de Ingles es de 17, no tomando en cuenta 4 horas que corresponden a un segundo año paralelo que posiblemente consultará la Lei de Presupuestos de 1918.

Con los antecedentes espuestos, solicito que el Honorable Consejo, salvo mejor acuerdo de Ud., se sirva tomar la resolucion que estime mas conveniente para los intereses de la enseñanza.

(Firmado).—HORACIO ARCE.

Sesion de 22 de Abril de 1918.

Fué presidida por el señor Rector de la Universidad, don Domingo Amunátegui Solar, asistieron los señores Consejeros Amunátegui don Gregorio, Bahamonde, Espejo, Matte, Salas Lavaqui i el señor Secretario Jeneral, don Octavio Maira.

Previas las formalidades reglamentarias i el juramento requerido, el señor Rector confirió los siguientes títulos i grados:

Bachiller en Medicina i Farmacia:

a don Adan Fernández Hernández,

Bachilleres en Leyes i Ciencias Políticas:

a don Oscar G. Clares Núñez,
» Aquiles González Escobar.

Bachiller en Matemáticas:

a don Raul Freeman Cáris.

Bachilleres en Humanidades:

a don Joaquin Aguiar González,
» Luis Aviles Vera,
» Bertram Barclay Gayman,
» José Santos de la Barrera García,
» Gabriel Barría Ortega,
» Francisco Boj Contreras,
» José María Bórquez Andrade,
» Cárlos Buschmann Zwanzger,
» Néstor Carrizo Quiroz,
» Oscar Carvajal Alvarez,
doña Clementina Cerda Toro,
don Servando Duran Bernales,
» Federico Eggers Pflanz,
» Cárlos Escobar Moreira,

a don Hugo Fohmann Jürgens,
» Francisco Formas Arteaga,
» Eulojio Gallardo Manterola,
» Benito Herevia Maya,
» Jorje Johnson Artigas,
» Humberto Kokisch Escobedo,
» Ruben Luco Montaner,
» Héctor Negron Castelblanco,
» Jerman Oxman Serebrinsky,
» Jorje Oyarzun Day,
» Edith Robinson Burleigh,
» Luis A. Rojas Valenzuela,
» Luis A. Salas López,
» Domingo Sarmiento González,
doña María Skinner Saavedra,
a don Medardo Toledo Gómez,
» Ernesto Torrealba Contreras,
doña M. Eufrosina Valdes Valdes,
don Oscar Vásquez Hidalgo; i
» Sixto Velásquez Naranjo.

El mismo señor Rector dió cuenta que en el Liceo de Concepcion se habian conferido con fecha 20 de Abril, los siguientes grados:

Bachilleres en Humanidades:

a don Enrique Ceroni Morales,
doña Liduvina Zapata Guzman,
» Rosario Gundelach Escares,
» Carlota Sepúlveda Pitt,
» Julia Godomar Gutiérrez,
don Pedro García Miranda,
doña Rosa Galindo Pizarro,
don Darío Pastene Ruiz,
» Alejandro Aranda Osorio,
» Osvaldo Montero Aubele,
» Juan Figari Stagno,
» Juan Martínez Saravia,

a doña Blanca Bascur Ducaud,
don Cárlos Silva Henríquez,
» Fortunato Mendoza Silva,
» José Melita Recabárren,
» Alberto Herrera Ruiz,
» Arnaldo Ribert Villagra,
doña Marta Gundelach Escares,
don Pedro A. Ramos Gacitúa,
doña Teresa Urrutia Muñoz,
don Pedro M. Sandoval Muñoz,
» Raul Tejeda Lawrence,
doña Amelia Acuña Acuña,
don David Ratinoff Graniz,
» Gustavo Rubio Campo,
doña Adela Zúñiga Salazar,
don Ildefonso Arriagada Oñate,
» Alfredo Salgado Pozo,
» Belisario Enríquez Rozas; i
doña Blanca Ortiz Sepúlveda.

Antes de procederse a la lectura del acta, el señor Rector dió cuenta a la Corporacion, del fallecimiento, ocurrido en Wáshington, del Miembro Académico de la Facultad de Leyes i Embajador de Chile ante el Gobierno de los Estados Unidos, don Santiago Aldunate Bascuñan. Con este motivo, el señor Rector recordó los muchos e importantes servicios prestados al pais por el señor Aldunate, como profesor universitario, en el terreno de los negocios públicos i últimamente, en la diplomacia; i terminó pidiendo que se dejara constancia en el acta, de sus palabras i del pesar con que el Consejo se habia impuesto de tan lamentable fallecimiento; todo lo cual fué acordado por unanimidad.

Leida i aprobada el acta de la sesion de 15 de Abril, se dió cuenta:

1.º De un decreto del Ministerio de Instruccion Pública que se inserta al final de la presente acta.

2.º De una nota del Rector del Liceo de Valparaiso en que comunica que el profesor de Economía Social e Industrial del Curso de Leyes, don Pedro Pineda, ha presentado la renuncia de su puesto.

Se acordó proveer en propiedad dicha asignatura, a propuesta en terna del Cuerpo de profesores de la Facultad de Leyes.

3.º De una nota del Rector del Liceo de Iquique, en que avisa que han quedado vacante seis horas de clases de Frances en el 4.º i 5.º años de humanidades.

Se acordó que fueran proveidas en propiedad.

4.º De una comunicacion del Rector del Liceo de Iquique en que da cuenta de haber quedado vacante la asignatura de Filosofía, con dos horas semanales de clases.

Se acordó que fueran servidas por un profesor interino.

5.º De una nota del Rector del Liceo de Chillan, con la que somete a la consideracion del Consejo una solicitud de varios alumnos del 6.º año que piden la autorizacion necesaria para que el profesor de Matemáticas del establecimiento les haga clases estraordinarias de Trigonometría i de la parte de Estereometría i Aljebra que no están incluidas en el programa que se sigue actualmente en las humanidades.

Se acordó proveer favorablemente la referida solicitud.

6.º De un oficio del Rector del Liceo de Concepcion en que da cuenta del mal comportamiento de un ex-empleado del Liceo.

Se acordó poner dicha comunicacion en conocimiento del Director del Instituto Pedagójico para los fines a que hubiere lugar.

7.º De una nota del Rector del Liceo de Angol en que da cuenta de la vacancia de la asignatura de Matemáticas, con 20 horas semanales de clases.

Se acordó que fuera proveida en propiedad.

8.º De una comunicacion del Rector del Liceo de Temuco en que pregunta si ya en el presente año se deberán dedicar, en el 6.º curso de humanidades, 2 horas semanales a ejercicios prácticos de Física i Química; i si él, que es profesor del ramo i tiene 18 horas de clases, podria proponerse a sí mismo para tomar a su cargo los referidos ejercicios.

Se resolvió contestar afirmativamente respecto al primer punto; i negativamente respecto al segundo, por ser contrario a los reglamentos vijentes.

Se tomaron los siguientes acuerdos:

a) Autorizar al ex-cadete de la Escuela Naval, don Ernesto Suárez, para que rinda ante una comision de profesores del Insti-

tuto Nacional un exámen jeneral que determine la preparacion que posee.

b) Denegar el permiso solicitado por doña Carmela Salinas para rendir a fines de Mayo los exámenes del curso de Castellano, primer año, del Instituto Pedagójico.

c) Denegar la peticion del alumno del 2.º año de Medicina don Cárlos Yáñez Bravo, para ingresar como alumno al 2.º año del Curso de Ciencias Biolójicas i Química del Instituto Pedagójico.

d). Pasar en informe al Director de la Escuela Dental la solicitud de don Francisco Campbell De-Bow que pide se le permita optar al título de Dentista, en virtud de haber rendido los exámenes del 2.º año del curso, en 1903.

e) Pedir informe al señor Decano de Leyes, acerca de la peticion de don Manuel A. Vittini, que solicita se le conceda autorizacion para rendir los exámenes del 3.º año del Curso de Derecho, próximamente o en la temporada estraordinaria de Setiembre.

f) Denegar la solicitud de don Miguel Luis Bustos en que pide se le abrevie el plazo reglamentario para repetir su exámen para optar al grado de Bachiller en Leyes.

g) Denegar la peticion de don Cárlos Castro Alfaro, alumno del Liceo Barros Borgoño, que pide se le permita ingresar al 2.º año de Humanidades, despues de haber fracasado en Diciembre de 1917 i en Marzo del presente año en los exámenes de Historia i Jeografía i Ciencias naturales, 1.er año.

h) Pasar en informe a la Facultad de Humanidades una solicitud de don Francisco W. Pröschle que pide la aprobacion universitaria para el texto de Aljebra 4.º, 5.º i 6.º años de que es autor.

Por último, el señor Decano de Leyes avisó, para los efectos reglamentarios, que habia citado a la Facultad que preside para el 18 de Mayo próximo a fin de elejir miembros académicos, en reemplazo de los señores Marcial Martínez i Santiago Aldunate Bascuñan, últimamente fallecidos.

Se levantó la sesion.

DOMINGO AMUNÁTEGUI SOLAR,
Rector.

Octavio Maira,
Secretario Jeneral.

ANEXO.

DOCUMENTOS LEIDOS EN LA SESION.

Santiago, 10 *de Abril de* 1918.

N.º 512.—Decreto: Nómbrase a don Manuel Trucco, propuesto en la terna respectiva, para que sirva por un período legal de dos años el puesto de Decano de la Facultad de Ciencias Físicas i Matemáticas de la Universidad de Chile.

SANFUENTES.

P. Aguirre Cerda.

Valparaiso, 17 *de Abril de* 1918.

Señor Rector:

Adjunta me permito enviar a Ud. una solicitud en la cual el señor Pedro Pineda, profesor de Economía Social e Industrial del Curso de Leyes, presenta la renuncia a su cátedra. Ruego a Ud. que se sirva dar curso a esta solicitud, i miéntras esta asignatura se provee en propiedad, proponer como profesor interino al señor Miguel Aylwin, abogado i profesor de Estado, que es bien competente para desempeñar este puesto.

(*Firmado*).—CÁRLOS RUDOLPH.

N.º 38. *Iquique*, 12 *de Abril de* 1918.

Señor Rector:

En vista del oficio adjunto en copia, N.º 36 del 11 de Abril de 1918, al señor Ministro de Instruccion Pública sobre la vacante producida en la asignatura de frances en el IV i V año de humanidades, con 3 horas semanales cada uno, solicito respetuosamen-

te que el Honorable Consejo de Instruccion se pronuncie sobre el modo de provision de aquella asignatura.

El suscrito profesor de frances e ingles en los tres primeros años de humanidades con un total de 18 horas semanales no puede por este motivo desempeñar mas clases ni lo puede hacer ningun otro profesor del personal actual del Liceo. Por consiguiente hai que ofrecer la asignatura vacante a una persona residente aquí seguramente estraña a la enseñanza, pero con conocimientos suficientes para desempeñar aquellas clases.

(Firmado).—B. WOLNITZKY.

N.º 36. *Iquique,* 11 *de Abril de* 1918.

Señor Ministro:

De la averiguacion personal consta al suscrito que el profesor interino de frances en el 4.º i 5.º año de humanidades, señor Charles Jonquet, se embarcó el 7 de Abril con direccion a Arequipa, sin haber dado aviso al suscrito i sin licencia o renuncia del caso.

No atribuyo este proceder a abandono de su empleo, neglijencia o falta de respeto a su condicion de empleado público, no hubo la menor desavenencia entre el mismo i el infrascrito; enfermo el señor Jonquet desde mucho tiempo atras me declaró hace dos semanas, que a fines de este mes renunciaria por enfermedad i que se iria al Perú,

Seguramente él se vió obligado a un viaje precipitado por motivos graves i materialmente imposibilitado para avisarlo al Liceo.

Para no perjudicar la enseñanza de los dos citados cursos, urje la designacion de un reemplazante segun previo parecer del Honorable Consejo de Instruccion Pública i para este fin me permito proponer a US. declare vacante el puesto dicho.

(Firmado).—B. WOLNITZKY.

N.o 19. *Temuco,* 17 *de Abril de* 1918.

Señor Rector:

Consulto si el acuerdo del Consejo de Instruccion por el cual las dos horas semanales de Trabajos Manuales del sesto año se dedique a ejercicios prácticos de Física, se pondrá en vijencia ya en el curso del presente año.

Asimismo desearia que la Universidad me contestara si yo, que soi profesor de Física i que desempeño 18 horas semanales de clase, no contrarío las disposiciones vijentes, en caso de ser nombrado para tener a mi cargo esos ejercicios prácticos.

Porque, señor Rector, parece lo natural, que el profesor del ramo o ayudante de Ciencias Naturales, en el caso de existir, tenga a su cargo los referidos ejercicios, i nó un estraño a la clase. Por otra parte, yo no sabria donde encontrar una persona competente que quisiera hacer un trabajo semejante por $ 35 mensuales.

(Firmado).—AURELIO LETELIER.

N.o 11. *Angol,* 20 *de Abril de* 1918.

Señor Rector:

Doi cuenta a Ud. de que con fecha 16 de Marzo del presente año, propuse al Ministerio de Instruccion Pública el nombramiento de don Alberto Vásquez para los cargos de profesor de Matemáticas i de Dibujo, con 20 horas i seis horas semanales de clases respectivamente, las cuales estaban vacantes por renuncia de las personas que las servian.

El señor Vásquez era entónces alumno del Instituto Pedagójico; actualmente es profesor de Estado en las asignaturas de Matemáticas i de Física.

Dios gue. a Ud.

(Firmado).—R. MUÑOZ AVALOS.

N.º 34. *Iquique,* 10 *de Abril de* 1918.

Señor Rector:

Tengo el honor de comunicar a Ud. para los fines del caso que quedó vacante la asignatura de Filosofía en el 5.º año de humanidades con dos horas semanales de clase por renuncia de la persona que la servia i motivada por ausencia definitiva de Iquique.

Dudo mucho que un profesor del Estado pero sin título de abogado se interese por esta asignatura aun en el caso de ser proveidas en propiedad las 19 horas de castellano en los 5 años de humanidades, servidas interinamente por un estudioso normalista.

Hai que tener presente que las 19 horas de castellano mas dos de Filosofía igual 21 horas semanales, se reducirian solamente a un total de 12 horas semanales de castellano en caso de abandonar el profesorado i el suscrito la mala tendencia impuesta por la opinion pública desde dos años atrás: la de ser nosotros excesivamente induljentes en los exámenes del tercer año de humanidades con el fin de tener número para los cursos superiores con pocos i mal preparados alumnos.

Al deseo público, por cierto respetable, de contar aquí con un liceo de 1.ª clase, se ha unido otro factor, perjudicial a mi parecer para la honradez i la pureza de procedimientos i tendencias de liceos: es un factor de órden político, de caudillaje local patrocinado en Santiago.

Un diario, órgano oficial de un partido político, inició una campaña contra el liceo; el presidente del mismo partido i un señor Diputado se creen con derecho de venir al liceo para apostrofar i criticar al profesorado i censurar los rumbos impresos por el suscrito en la direccion del Establecimiento. Hai hechos cuya esposicion indignaria a todos los miembros del Honorable Consejo de Instruccion pero cuya relacion silencio por ahora por no venir al caso.

Hace años he leido un boletín de esa Honorable Corporacion que uno de sus mas antiguos miembros declaró lo siguiente: «estos liceos provinciales marchan muchas veces mal» tal será el calificativo para este liceo si no se cumple para su trasformacion en uno de primera clase, con las tres condiciones imperiosas i que son: número suficiente de alumnos para la estabilidad de los cursos superiores, remuneracion suficiente para tener profesores titulados i material de enseñanza.

En vista de lo antedicho, dudo mucho que un buen profesor ti-

tulado en la asignatura de castellano venga a Iquique para servir 21 horas semanales de clase (sueldo mas 10% de gratificacion de zona $ 4,851 anuales) i con posibilidad de ver reducido su trabajo a 12 horas semanales en caso de no haber 4.º i 5.º años de humanidades por falta de alumnos. Es indispensable tener tambien presente que ahora la vida en Iquique es dos veces mas cara que en el centro i sur del pais.

Puede ser que a pesar de todo lo antedicho venga aquí un profesor-abogado con el tácito pero notorio propósito de ejercer dos profesiones, faltar al liceo para ir a los tribunales, ganar con un solo escrito judicial, trabajo de una hora, mucho mas de lo asignado en el liceo por la labor de un mes.

Acataré con profundo respeto tal designacion de un profesor-abogado; haré todo para colocarle sus clases segun sus deseos; haré grata su permanencia en el Establecimiento, pero séame permitido hacer esta declaracion: un buen normalista para la enseñanza de castellano en los tres primeros años de humanidades vale mucho mas que un mediocre pedagogo-abogado al ejercer sus dos profesiones al mismo tiempo.

No pretendo sostener con todo esto que es imposible tener aquí un buen liceo de 1.ª clase. Con tal fin hai que hacer lo que hasta ahora no se ha hecho: consultar el parecer técnico, pedagójico de esa alta Corporacion i de su ajente el rector suscrito.

Solicito respetuosamente, honorable señor Rector, recordar lo que he comunicado a Ud. sobre este tema en mis oficios:

Número	27	del	3 de Abril	de 1913.
»	80	»	14 de Noviembre	de 1917.
»	82	»	20 de Noviembre	de 1917.
»	38	»	15 de Junio	de 1917.

i tener presente que la asignatura citada estará acéfala en espera de la resolucion del Honorable Consejo, es decir, debe el suscrito proponer lo mas pronto posible a un profesor interino o esperar la llegada del que será nombrado en propiedad.

(Firmado).—B. Wolnitzky.

N.º 30. *Chillán, 17 de Abril de* 1918.

Señor Rector:

Adjunta se servirá encontrar una solicitud de los jóvenes J. Aníbal Fuentealba, Alfredo Veloso, Miguel L. Rodríguez, Luis Gleisner, Manuel A. Vásquez i Carlos Gleisner, alumnos del 6.º año de humanidades de este liceo, en la que piden al Consejo de Instruccion Pública la autorizacion necesaria para que el profesor de Matemáticas don Manuel Lara G. les haga clases estraordinarias de *Trigonometría* i de las partes de *Estereometría i Aljebra* que no están incluidas en el programa de Humanidades actualmente en vijencia.

Dios guarde a Ud.

(Firmado).—N. TONDREAU.

Sesion de 29 de Abril de 1918.

Fué presidida por el señor Ministro de Instruccion Pública, don Pedro Aguirre Cerda, asistieron el señor Rector de la Universidad, don Domingo Amunátegui Solar, los señores consejeros Amunátegui Solar, don Gregorio, Bahamonde, Barros Borgoño, Fuenzalida, Quezada, Trucco i el señor Secretario Jeneral don Octavio Maira.

Escusó su inasistencia el señor Rector del Instituto Nacional.

Previas las formalidades reglamentarias i el juramento requerido, el señor Rector confirió los siguientes títulos i grados.

Injenieros Civiles:

a don Ernesto Bollo Naveas;
» Anjel Urdaniz Ezpeleta.

Bachilleres en Leyes i Ciencias Políticas:

a don Fortunato Pavez Valenzuela,
» Ignacio Velásquez Figueroa,
» Alberto Velozo Chávez; i
» Alberto Zañartu Campino.

Bachilleres en Humanidades:

a don Alfonso Romero Martínez,
» Hernan A. Sânchez Aliste; i
» Jorje Zuaznábar Wormald.

El mismo señor Rector dió cuenta de que, en el Liceo de Valparaiso, se habían conferido, con fecha 23 de Abril, los siguientes grados:

Bachilleres en Humanidades:

a don Guillermo Bobillier Bañados,
» José Escobar Wicks,
» Graciana Ewing Murphy,
» Roberto Gómez Adams,
» Juan Jorquiera Venegas,
» Hernan Orrego Gautier,
» Eduardo Vijil Olate,
a doña Margarita Zanelli López,
» Ernesto Holzmann Ferreira; i
» Eduardo Muñoz Montt.

Leida i aprobada el acta de la sesion de 22 de Abril, se dió cuenta:

1.º De un decreto del Ministerio de Instrucción Pública, que se inserta al final de la presente acta.

2.º De los antecedentes relacionados con la reclamación entablada por la Directora del Liceo de Niñas de San Bernardo contra uno de los examinadores de Frances.

Se acordó tenerlos presente para cuando se trate de designar comisiones examinadoras.

3.º De un oficio del Rector del Liceo de Concepcion, en que da cuenta del movimiento habido en el profesorado.

Se acordó proveer en propiedad la asignatura de Relijion con 16 horas semanales de clases; i la de Ingles, con 10 horas semanales.

A indicacion del señor Decano de la Facultad de Leyes se acordó pedir al Gobierno la creacion de un curso ausiliar de Derecho Procesal, primer año, para la Escuela de Leyes.

Se acordó, también, a peticion del señor Decano de la Facultad de Matemáticas, que se proveyeran en propiedad, a propuesta en terna del Cuerpo de Profesores, las clases de Jeolojía del Curso de Minas, Hidráulica, primera i segunda parte, e Hidráulica Agrícola, de la Escuela de Injenieria.

A indicacion del señor Decano de Medicina, se tomaron los siguientes acuerdos:

1.º En el próximo año escolar se establecerán simultáneamente en la Escuela de Medicina el 1.º i el 2.º año de estudios, segun el plan dictado con fecha 12 de Setiembre de 1917. Los alumnos que hayan terminado satisfactoriamente en 1918, el primer año del Curso, podrán incorporarse en el 2.º año del mencionado Plan. Modifícase, en esta parte, el artículo transitorio número 3 del Decreto número 4,113 de 12 de Setiembre de 1917.

2.º Al ingresar en la Escuela de Medicina, los alumnos deberán depositar en la Caja de Ahorros de Santiago, a la órden del Director, la cantidad de cincuenta pesos ($ 50) para responder por los deterioros de que sean responsables en el material de enseñanza. La libreta respectiva deberá ser entregada al Secretario de la Escuela, i sin este requisito no deberán ser matriculados. Esta suma les será devuelta al final del curso, con los descuentos a que hubieren dado lugar.

La razon del acuerdo que precede fué la de haber manifestado el señor Decano de Medicina que los alumnos, por neglijencia o deliberadamente, destruyen o causan serios perjuicios en el material de enseñanza, segun se lo han hecho presente los profesores de la Escuela.

3.º Solicitar del Supremo Gobierno que, al formarse los planos de las nuevas construcciones que se piensa llevar a efecto en la

casa de Orates, se sirva dar participacion a los profesores de las cátedras de enfermedades mentales i nerviosas de la Escuela de Medicina, a fin de que los departamentos que van a construirse se hallen dispuestos en forma de ser utilizados mas tarde para la enseñanza.

4.º Reiterar al señor Ministro de Instruccion Pública la nota que se envió con fecha 11 de Julio de 1917, en la cual se pedia que se sirviera hacer las jestiones necesarias ante el señor Ministro de Relaciones Esteriores, a fin de obtener del Gobierno de la República del Ecuador que acepte una declaracion, que firmarian ese Gobierno i el de Chile, por la cual se establezca que el reconocimiento de títulos profesionales alcanzado en el Ecuador o en Chile, segun los términos del Convenio de 27 de Setiembre de 1899, sólo beneficia a los ciudadanos de las dos repúblicas o a aquellas personas que hubieren hecho todos sus estudios en alguna de las dos naciones.

A indicacion del señor Secretario Jeneral, se acordó autorizar al señor Rector de la Universidad para que hiciera dar al profesor don Daniel Martner una tirada por separado de mil ejemplares de la obra Nuestros Problemas Económicos, de que es autor i que se publicará en los Anales.

A peticion del señor Decano de Leyes, se acordó pedir al señor Ministro de Instruccion se sirva conceder su aprobacion al proyecto de Reglamento sobre el órden en que deben rendirse los exámenes del Curso de Leyes, el cual le fué remitido en Diciembre de 1917, agregándole el siguiente inciso, que podria formar parte del Número 3: «El Consejo de Instruccion Pública, podrá, por una mayoría de los dos tercios de los miembros presentes, siempre que el número de ellos no baje de ocho, permitir que, por causas justificadas, los alumnos de un curso se incorporen en el inmediatamente superior aun cuando no hayan cumplido con los requisitos necesarios».

El señor Ministro de Instruccion cree oportuno llamar la atencion del Consejo hácia la conveniencia de tener pautas jenerales i definitivas a las cuales someterse cuando se trate de proveer empleos de instruccion, a fin de evitar la intervencion de los empeños, las suspicacias políticas i principalmente la entrada de personas poco preparadas para el servicio. Por lo que a sí mismo se refiere, puede manifestar que, durante el tiempo que ha desempeñado la cartera de Instruccion, no ha nombrado sino profesores que es-

tén en posesion del respectivo título; i en cuanto a los Liceos de Niñas, no admite propuestas que no hayan sido hechas a favor de algun titulado. Por estas razones, que considera de buen servicio, desearia conocer las normas seguidas por el Consejo de Instruccion Pública en la provision de los cargos de Rectores i Profesores, a qué condiciones están sometidos los ascensos i si seria posible evitar los interinatos, no solo en las clases de ramos científicos sino tambien en las técnicas.

El señor Rector de la Universidad considera mui interesantes las observaciones formuladas por el señor Ministro; pero cree al mismo tiempo que este un problema bastante complicado. Desde luego, puede manifestar al señor Ministro que inmediatamente que se pone en conocimiento del Consejo la vacancia de alguna clase, se abre el respectivo concurso para su provision en propiedad, i como el plazo para que concurran los interesados es de 30 dias, durante este tiempo, la asignatura de que se trata debe estar servida interinamente. Siempre que se trata de ramos científicos el Consejo acuerda invariablemente la provision en propiedad, pero ocurre con frecuencia que o se trata de asignaturas con pocas horas de clases, o de idiomas, o de algun liceo del norte o del sur de la República, i en tales casos no se presentan titulados a oponerse al cargo. En esas condiciones la Corporacion resuelve que las clases continuen en interinato; i se ve obligada a hacer otro tanto cuando se trata de ramos técnicos, porque los establecimientos, donde pueden graduarse estos maestros, Instituto de Educacion Física o Conservatorio Nacional de Música, que ántes prepara artistas que profesores, no dependen de la Universidad, i no es posible así que el Consejo pueda imponerse de su preparacion. En cuanto a la provision de los Rectorados, se llama siempre a concurso, i en la formacion de las listas se toman mui en cuenta los años de servicios de los profesores de estado que se oponen; pero no se atiende con rigurosa estrictez a la antigüedad, cuando los méritos de los candidatos no guardan relacion con el tiempo que han servido. Estima que el señor Ministro puede estar tranquilo en lo que se relaciona con esta materia, pues las ideas que se ha servido esponer son las mismas por las cuales se guia en todo caso la Corporacion.

El señor Ministro hace presente al Consejo que dentro de poco empezará a funcionar en el Instituto de Educacion Fisica un curso para profesores de canto; conviene con el señor Rector en la idea que ha insinuado de que este establecimiento deberia depender de la Universidad i formula indicacion para que se busquen

los medios a fin de que los interinatos duren el menor tiempo posible.

El señor Decano de Teolojía reconoce que es efectivo lo que ha aseverado el señor Rector, puesto que en las ternas formadas por el Consejo figuran solo personas tituladas; i cree que es una verdadera lástima que éstas no acepten jeneralmente puestos de profesores en provincia. Opina el señor Fuenzalida que el título i la antigüedad son condiciones mui importantes para la eleccion de candidatos; pero estima que valdria la pena de reformar los concursos en esta parte, dándoles el lugar que les corresponde a las cualidades morales, la cultura i los éxitos obtenidos en el majisterio, a los cuales no se refieren nunca los oficios en que los rectores envían nóminas de oponentes.

El señor Secretario Jeneral dice que es efectivo todo lo que se ha espuesto, i por su parte añade que, si los profesores rehusan el ir a las provincias del norte i del sur de la República, ello se debe al escaso número de horas i a lo exiguo de los sueldos, sin contar con que los Institutos Comerciales, donde se les ofrece mejor renta, hacen desertar de la enseñanza de las humanidades a excelentes maestros. Termina el señor Maira llamando la atencion al hecho de que un director de Instituto Comercial disfruta de mayor sueldo que un Rector de Liceo; i hace indicacion, la que fué aprobada por unanimidad, para que se remita al señor Ministro de Instruccion Pública una nota en que se le hagan conocer las normas seguidas por el Consejo en la provision de rectorados i de puestos de profesores, la imposibilidad en que se encuentra de proveer en propiedad las asignaturas de ramos técnicos, i la conveniencia de que el establecimiento encargado de formarlos funcione bajo la dependencia de la Universidad.

El señor Decano de Medicina cree oportuno insistir ante el Consejo en las observaciones que ya formuló, a fines de 1917, acerca de la situacion en que se encuentran los profesores estraordinarios, los cuales, segun lo establece la lei de 9 de Enero de 1879, son miembros docentes de la Universidad, i sin embargo, por el decreto de 27 de Marzo de 1886, no forman parte del cuerpo de profesores. Estima el señor Decano que esta es una situacion perfectamente ilegal; acepta que les pongan todas las trabas que se estimen necesarias, si con ello se ha de mejorar la enseñanza, ya que seguramente serán mas tarde los profesores titulares; pero cree que, si se les imponen tantas obligaciones, debe en cambio, concedérseles derechos equivalentes; i hace indicacion para que se declare que los profesores estraordinarios formen parte del cuerpo docente, en cu-

yas reuniones deben concurrir, entre otros asuntos, al estudio de planes i programas.

El señor Decano de Leyes dice que ha estudiado la historia del decreto de 27 de Marzo de 1886 i ha llegado a la conclusion de que, dictado en circunstancias que fueron solo ocasionales, en la actualidad ya no tiene razon de ser.

El señor Ministro espresa que en su sentir seria mui conveniente que se dictara un reglamento para los profesores estraordinarios, a fin de que se les reconozca su verdadera importancia: i que, aceptadas las ideas espuèstas por el señor Decano de Medicina, podria tomarse el acuerdo propuesto una vez que haya sido aprobado el reglamento a que se ha referido.

El señor Rector de la Universidad hace indicacion para que una comision formada por los señores decanos estudie i someta a la aprobacion del Consejo un reglamento para profesores estraordinarios.

Fué aprobada por unanimidad.

Se despacharon las siguientes solicitudes:

a) Autorizar a don Francisco Campbell De-Bow para que pueda presentarse a optar al título dentista, en las mismas condiciones que establece el inciso 3.º, letras *a*, *b*, *c*, del reglamento para dentistas estranjeros; i en caso de fracasar en alguna de las pruebas, para que estudie durante un año en la Escuela Dental, a fin de que complete el curso.

b) Autorizar a don Federico Cárlos Stansby, dentista graduado en la Universidad de Filadelfia, para que se presente a las pruebas establecidas en el Reglamento de 28 de Junio de 1916, para que pueda obtener el mismo título en la Universidad de Chile.

c) Permitir a don Vicente Chiriboga, Farmacéutico graduado en la Universidad Central de Quito, que, en virtud de lo establecido en el convenio sobre reconocimiento de títulos con la República del Ecuador, pueda ejercer su profesion en Chile.

d) Autorizar a don Miguel Anjel Herrera, bachiller en ciencias i letras de la República de Guatemala, para que se incorpore como alumno al primer año de la Escuela de Medicina.

e) Autorizar a don Julio Budnik, que ha cursado tres años de humanidades en el Colejio Nacional Mariano Moreno de Buenos Aires, para que rinda ante una comision de profesores del Instituto Nacional, un exámen jeneral que determine la preparacion que posee.

Por último se formaron las siguientes ternas para proveer en propiedad las clases que se indican:

Matemáticas, con 23 horas semanales de clases en el Liceo de Osorno

Don Pedro Olivares O.
» Rafael Peña
» Leoncio Sepúlveda.

Ciencias Naturales, con 22 horas semanales de clases en el Liceo de Tacna.

Don Manuel Espinoza G.
» Vicente Hernández
» Ernesto Melo.

Se levantó la sesion.

DOMINGO AMUNÁTEGUI SOLAR

Octavio Maira,
Secretario Jeneral.

ANEXO

DOCUMENTOS LEIDOS EN LA SESION

Santiago, 17 *de Abril de* 1918.

N.º 556.—Decreto: 1.º Comisiónase al Pro-Secretario de la Universidad, don Arturo San Cristóbal, para que por el término de seis meses, se dedique esclusivamente a preparar i dirijir la publicacion de la nueva edicion del Anuario de la Universidad, acordada por el Consejo de Instruccion Pública. 2.º Miéntras dura la comision a que se refiere este decreto, el señor San Cristóbal será reemplazado por el Oficial 2.º de la Prorrectoría don Cárlos Mondaca i éste por el Oficial de Secretaría de las Facultades don Armando Salas I., propuestos por el jefe respectivo.—Anótese, tómese razon i comuníquese.

SANFUENTES.

P. Aguirre Cerda.

N.º 41. *Concepcion, 24 de Abril de* 1918.

Señor Rector:

Tengo el honor de poner en su conocimiento que ha habido, en lo que va trascurrido del presente año escolar, el siguiente movimiento en el profesorado del Liceo.

El señor Olegario Sáez renunció, por cambio de residencia a 16 horas de Relijon i he propuesto en su reemplazo al presbítero señor Miguel Alvear.

El señor Evaristo Muñoz renunció a tres horas de caligrafía i he propuesto como reemplazante al señor Teobaldo González que ya tiene a su cargo otras horas de la misma asignatura.

El señor Julio Izquierdo renunció a diez horas de Inglés i he propuesto en su lugar al señor Pedro E. Gigoux, graduado recientemente en el Instituto Pedagójico. El señor Gigoux ha sido encargado tambien de dos horas mas que corresponde hacer en dos secciones del tercer año.

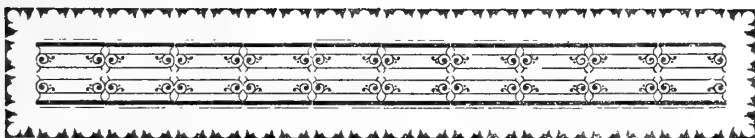
El señor Belarmino Roa renunció a dos horas de canto i se las he encomendado al señor José Valdivieso, que ya tiene a su cargo otras clases de la misma asignatura.

Por último, he propuesto al señor Francisco Jorquera, profesor de Instruccion Cívica del 5.º año de humanidades para que se le encomienden las dos horas mas que deben hacerse en el sesto.

(Firmado).—*Enrique Molina.*

MEMORIAS

CIENTIFICAS I LITERARIAS



NUESTROS PROBLEMAS ECONOMICOS

POR EL

Dr. DANIEL MARTNER

(Continuacion)

---

2. Los ferrocarriles

De la breve caracterización que hicimos al principio, se desprenden las grandes dificultades técnicas que el territorio chileno ofrece a la construcción de ferrocarriles. Los cordones transversales que desde Santiago al Norte cruzan el país desde la Cordillera de los Andes hasta el mar, han constituído desde luego el mayor obstáculo en

---

(1) *El Mercurio.*—Santiago de Chile, 1917.

la construcción de la línea longitudinal de la zona norte. Los innumerables ríos que desde la capital al Sur atraviesan el valle central, han debido a su vez encarecer notablemente la construcción de la red central, pues el número y la magnitud de sus puentes es considerable. Si a esta circunstancia agregamos todavía el hecho favorable para el país, desde el punto de vista de la economía nacional, de que toda la larga y estrecha extensión territorial de Chile está bañada por las aguas del gran Océano, que por ser la vía más barata de transporte será siempre el más poderoso competidor que tenga la vía terrestre, podremos apreciar en buena parte las condiciones en que tienen que luchar en su desarrollo los ferrocarriles nacionales. Sin embargo, las necesidades de carácter económico, administrativo y estratégico del país han debido sobreponerse a todas las dificultades y abrir paso a la cultura de que es portadora la vía férrea, provocando una completa evolución en los medios de transporte interior. Y a este respecto es laudable el esfuerzo hecho por nuestro país. Si exceptuamos, en efecto, a la República Argentina y al Uruguay, países que, por lo demás, no ofrecen a los ferrocarriles en general, ni con mucho los obstáculos que les ofrece el nuestro, ninguna nación del continente sudamericano cuento con una red ferroviaria más extendida, considerando las proporciones territoriales, que Chile. En 1917 contaba con 1,10 kilómetros de ferrocarril por cada 100 kilómetros de territorio; la Argentina contaba a principios de 1916 con 1,26 kilómetros, y el Uruguay en Enero de 1914, (no nos ha sido posible obtener un dato posterior), con 1,32 kilómetros. En los demás países de Sud-América estas cifras son mucho menores.

El desarrollo de los ferrocarriles chilenos se debe, casi

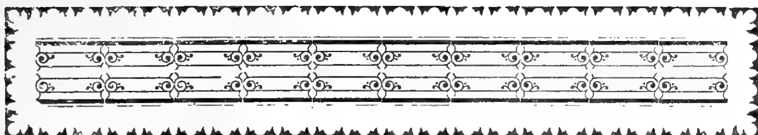
en la mitad de su extensión, al último decenio. En 1906 había en Chile sólo 4,826 kilómetros (1), en 1916 (último de la Estadística) había ya 8,445 kilómetros; es decir en un decenio aumentaron en un 75 o/o. El aumento de los últimos años se debe, quizás más que a la satisfacción de necesidades económicas nacionales directas, a las necesidades políticas y estratégicas, como veremos más adelante, al tratar del ferroc. longitudinal de la zona norte. En cuanto a la significación puramente económica de los ferrocarriles chilenos hasta el presente, hay que observar que aun el transporte de carga es muy superior en ellos al de la vía marítima. En 1910, año de mayor movimiento de carga ferroviaria en el país, transportaron los ferrocarriles 12.179,092 toneladas de carga (4.726,190 toneladas los del Estado y 7.452,902 toneladas los particulares); en 1915, último de la Estadística (1), llegó el transporte por ellos a 8.164,856 toneladas de carga (4.155,248 toneladas por los ferrocarriles del Estado y 4.009,608 toneladas por los particulares). El transporte marítimo de carga, considerando para el efecto sólo el de cabotaje, que es el que compite con la vía terrestre, ha llegado, como lo hemos visto al tratar de la vía marítima, a 2.500,000 toneladas. La favorable proporción en que aparece el tráfico de carga por los ferrocarriles con respecto al de la vía marítima se debe a dos circunstancias especiales: primero, a que el transporte por mar ha debido sufrir todos los tropiezos de que hemos tratado anteriormente a causa de la falta de una política concienzuda de navegación marítima; y segundo, a que el transporte de salitre, que forma una gran suma en la

(1) *Sinopsis Estadística de la República de Chile.*—Santiago, 1917.

conducción total de carga en el país, se tiene que hacer exclusivamente por ferrocarril del interior a la costa, en regiones desprovistas por completo de vías de navegación, circunstancia que excluye toda posibilidad de competencia en el tráfico.

En cuanto al transporte de pasajeros, se comprende que las cifras correspondientes a los ferrocarriles sean muy superiores a las de la navegación de cabotaje. Consideradas estas generalidades de los ferrocarriles chilenos, pasemos al estudio especial de esta rama tan importante del tráfico nacional. Necesario creemos a este respecto empezar por investigar las causas del desarrollo actual de la red ferroviaria en las distintas zonas del país. Esto nos pondrá siempre en contacto con nuestras fuentes de riqueza nacional y nos hará pensar en las necesidades del futuro en materia de transportes. La organización de los ferrocarriles y sus problemas financieros serán también motivo de consideraciones detenidas, porque de ello depende el mayor o menor éxito de un servicio que de modo tan inmediato afecta a los intereses de la nación entera. Concluiremos por considerar el rumbo de una política ferroviaria y de tráfico general en el futuro a la luz de la evolución económica, política y social del presente.





I

El desarrollo de los ferrocarriles chilenos, sus causas y efectos político-económicos

A. Desarrollo libre

Las diversas exigencias de la vida nacional han ocasionado un orden más o menos irregular en el desarrollo de los ferrocarriles chilenos. Aquí podemos distinguir dos etapas marcadas: una de desarrollo libre y otra de desarrollo sistemático. En sus comienzos y durante largo tiempo la construcción de ferrocarriles tuvo un carácter meramente local, en armonía con la distribución de las riquezas naturales y de la cultura nacional. En esos tiempos no era posible llevar a cabo una política ferroviaria definida, uniforme y general, y por eso sólo se puede hablar de un desarrollo libre.

1. La zona agrícola central y sus ferrocarriles

Desde el punto de vista de la cultura general, la zona más importante del país es la central, que se extiende desde el 33º hasta el 37º, y que con un clima templado forma un extenso *valle central*, encerrado entre la Cordillera de los Andes y la de la Costa. Ya en 1852 se principió la vía de Valparaíso a Santiago, obra que tardó once años en realizarse. La causa de la demora no está en la falta de entusiasmo (era el primer ensayo en la zona), sino en las dificultades de carácter técnico que presenta en esta parte la orografía de la zona: en efecto, después de seguir en un trecho el hermoso y amplio valle del río Aconcagua, el ferrocarril hubo de pasar a través de túneles costosos y hacer una subida de hasta 804 metros sobre el nivel del mar (la Cumbre). La línea debía unir *los centros más poblados y cultos del país:* Valparaíso, el puerto de salida de la capital del país, es, no sólo el puerto mayor de Chile, sino de la costa occidental de Sud-América.

Tres años después de iniciados los trabajos anteriores, se comenzó a construir también un ferrocarril de Santiago al Sur, hacia Talca (253 kilómetros de extensión). Si consideramos que esta parte del valle central es la más favorecida por la naturaleza, que la ha regalado un clima excelente y un extenso y fértil llano, no parecerá extraño que desde tiempos remotos haya atraído hacia sí a la población y haya formado poco a poco el centro histórico de la nacionalidad chilena. Ahí se encuentran, en efecto, posesiones señoriales de antiguas familias chilenas, y desde tiempos anteriores a los ferrocarriles existía ya un tráfico más o menos intenso, no sólo de carácter po-

lítico y administrativo, sino también de carácter económico y comercial, impulsado por la producción agrícola de la región. Si a esta circunstancia agregamos todavía la de que los puertos marítimos de la zona del centro no eran ni son por naturaleza adecuados para mantener una vida intensa de tráfico, nos parecerá perfectamente clara la necesidad que hubo de introducir ya temprano el nuevo medio de transporte, que una vez terminada la comunicación con Valparaíso, trajo como consecuencia inmediata la concentración del tráfico, tanto terrestre como marítimo, en ese puerto. La construcción del ferrocarril obedece, así, a razones políticas y económicas bien definidas.

Tampoco parecerá extraño que en una región como ésta, en que existía tráfico activo desde antiguo, haya seguido la construcción de ferrocarriles manifiestamente las líneas de cierto sistema. Así vemos en los años siguientes construirse ferrocarriles en un principio aislados, pero trazados de tal modo que dejan ver con mayor o menor claridad el pensamiento de un sistema central posterior. Terminado en 1868 hasta Curicó el ferrocarril del Sur, se iniciaron al año siguiente los trabajos de uno desde Chillán (36° 30′′) hacia Talcahuano, el puerto del extremo sur de la zona de que tratamos. Tres años más tarde se construyó el trecho que quedaba entre Curicó y Chillán, con lo cual se puso en comunicación ferroviaria directa a Valparaíso y Santiago con Concepción y Talcahuano en una extensión longitudinal de 771 kilómetros.

Esta *línea central* fué provista poco a poco de numerosos *ramales transversales*, en dirección a la Cordillera de los Andes y a la costa. Por el carácter general del tráfico, se comprende que en un principio la construcción de ramales se hiciera en la última dirección, pues debía

ser aspiración muy natural dar salida a los productos agrícolas de la zona (trigo, cebada, maíz, frejoles, arvejas, vinos, etc.) hacia los puertos. Incluyendo los ferrocarriles de Valparaíso y Talcahuano, tenemos en la zona agrícola diez ramales en dirección a la costa, de los cuales cinco han alcanzado ya su punto término en los puertos de Valparaíso, San Antonio, Constitución, Talcahuano y Tomé, con un recorrido medio de 90 kilómetros cada uno (el de Calera a Valparaíso tiene 69 kilómetros; el de Santiago a San Antonio, 113 kilómetros; el de Talca a Constitución, 90 kilómetros; el de San Rosendo a Talcahuano, 85 kilómetros, y el de Rucapequén a Tomé y Penco, 119 kilómetros). Los otros cinco, situados con cierta regularidad entre los anteriores, tienen un recorrido medio de 45 kilómetros cada uno, descontando el de San Fernando a Lingue, que tiene un kilometraje de más del doble (102 kilómetros); estos son, sin duda, ferrocarriles que con el transcurso de los años y el desarrollo económico de los lugares a donde se acercan, llegarán a la costa. Los ramales que van en dirección a la Cordillera de los Andes son, hasta ahora, ocho en esta zona, en su gran mayoría construídos sólo durante los últimos años, lo que se explica por las pocas expectativas económicas que en general ofrecía la Cordillera. Sólo cuando la política internacional de desarrollo económico ganó terreno, se comenzó con más intensidad a extender líneas ferroviarias en esta dirección. Pero también hay otros factores que han debido influir en la construcción de estos ramales; de modo que, si los que van a la costa son en esencial agrícolas, éstos presentan un carácter bastante variado: así tenemos que el ramal de Las Vegas a la ciudad de Los Andes (45 kilómetros) tiene hoy en buena parte un carácter comercial internacional, pues está

en conexión con el ferrocarril transandino, de que trataremos más adelante; el del Llano de Maipo, esto es, de Santiago a Pirque (22 kilómetros), es de carácter industrial y agrícola, con predominio de tráfico de pasajeros; el de Rancagua al Teniente (71 kilómetros) es de carácter exclusivamente minero, pues se ha construído hace poco para el acarreo de los minerales de cobre del Teniente. en la Cordillera; el de Talca a San Clemente (20 kilómetros) es agrícola; el de Linares a Colbún (33 kilómetros), construído también recientemente, se basa asimismo y en especial en la producción agrícola de la región; el de Chillán a Las Termas (70 kilómetros) es de carácter mixto, pues aparte de atravesar una región agrícola de importancia satisface las necesidades del tráfico de pasajeros de los baños termales; el de General Cruz a Cartago es principalmente agrícola y maderero; el de Monte Aguila a Antuco (80 kilómetros) atraviesa una región de bosques y está destinado el transporte de maderas, productos agrícolas y a cierto tráfico internacional con la Argentina.

En la zona agrícola tenemos así una red ferroviaria compuesta de una línea central y 18 ramales que por ambos lados desembocan en ella. El tráfico interior encuentra en ésta su concentración y sigue en general su curso a los puntos de mayor atracción económica, a los grandes mercados de consumo o de embarque: Santiago y Valparaíso, por el Norte, y Concepción y Talcahuano, por el Sur. A causa de la fuerte concentración que ejercen en la zona agrícola los puertos de Valparaíso y Talcahuano, resulta que los otros puertos intermedios, unidos por ferrocarril a la línea central, pierden considerablemente en su tráfico y, por lo tanto, en importancia. Los de San Antonio y Constitución llevan, en realidad, una vida lánguida, que tendrá que ser estimulada con la construcción

de obras portuarias especiales para poder desarrollarse en mejor forma; en el primero de ellos se hacen actualmente malecones y muelles para desembarcar principalmente carbón, destinado a las necesidades del centro del país; para Santiago tiene este puerto la ventaja de estar más cerca que cualquiera otro.

Los ferrocarriles de la zona agrícola de Chile son, desde *los puntos de vista técnico, político y económico*, diferentes de los de las regiones minera y salitrera. Desde el primero de esos puntos de vista, se caracterizan por las ventajas orográficas con que les favorece el valle central: fuera de la construcción de puentes, no les opone mayores dificultades técnicas. Desde el punto de vista político, se caracterizan por la unión administrativa en que pusieron desde temprano a las relativamente pobladas provincias centrales del país. Desde el punto de vista económico, en fin, se caracterizan, primero, por las condiciones peculiares al transporte de productos agrícolas, que se concentra especialmente en ciertas épocas del año, y segundo, por la competencia, aunque pequeña, a que su línea central pueda estar sometida por el comercio de cabotaje, sobre todo entre sus puntos más extremos. El efecto de estas circunstancias puede hacerse notar en ciertas épocas del año en las finanzas de la empresa. Sin embargo, esta condición se altera con las ventajas que él ofrece al transporte de pasajeros, que en esta zona es mucho más intenso que en las demás.

2. La zona de los bosques y sus ferrocarriles

Las líneas de esta zona, extendida desde el río Bío-Bío (37° 30″) hacia el Sur, no son en su desarrollo otra cosa que la continuación de las anteriores. El valle cen-

tral de Chile se extiende, en efecto, hasta el Golfo de Reloncaví (41º 30″) y ofrece más o menos las mismas cualidades geográficas de la zona precedente.

Pasada la guerra contra el Perú y Bolivia, se iniciaron en 1884 los trabajos de una línea férrea de Renaico a Victoria, con una extensión de 74 kilómetros. Cuatro años más tarde, y bajo la administración del Presidente Balmaceda, comenzaron las faenas ferroviarias de Victoria al Sur, hacia Temuco y Pitrufquén, en una extensión de 95 kilómetros más. En ese mismo año se empezó también un ferrocarril entre Valdivia y Osorno, con 147 kilómetros de longitud. Estos ferrocarriles, cuya construcción obedeció más bien *a razones culturales* que a necesidades económicas puras y urgentes, estaban destinados a formar parte de una línea central. En efecto, construído el trecho de Pitrufquén a Antilhue, quedaba unida por el centro del país la ciudad de Osorno (y a partir de 1912 Puerto Montt) con el puerto de Valparaíso, en una extensión longitudinál de 1,269 kilómetros. Varios ramales se han construído también en esta zona, así en dirección a la costa, como en dirección a la Cordillera de los Andes; pero a causa de la poca colonización de la zona, el desarrollo de los ferrocarriles es aquí relativamente lento. Considerando la línea de Valdivia como ramal, ésta es la única que, con un recorrido de 28 kilómetros desde Antilhue, alcanza a la costa. Además de ésta, se encamina hacia el mar una de Temuco a Carahue (56 kilómetros). De los cuatro ramales que van en dirección a la Cordillera (de Santa Fe a los Angeles, 21 kilómetros; de Coigüe a Mulchén, 42; de Púa a Curacautín, 50; y de Collilelfu al lago Riñihue, 40) dos, el de Collilelfu y el de Púa-Curacautín, han sido encaminados a unirse con ferrocarriles argentinos, para llegar a ser internacionales; el

primero es el llamado comúnmente Transandino San Martín; sin embargo, se cree que se unirá más bien el de Curacautín, que, llegando al Neuquén, seguirá hacia Bahía Blanca.

Desde *el punto de vista técnico*, se diferencian los ferrocarriles de esta zona, en verdad, poco de los de la zona agrícola anterior, a pesar de que se encuentran en ella los mayores puentes. *Política y económicamente*, se caracterizan por ser gran parte de estos ferrocarriles, ante todo, portadores de la cultura. En efecto, construídos en regiones relativamente poco desarrolladas, y pobladas en parte por restos de una raza extraordinariamente fuerte, los araucanos, que en la época de la conquista del país opusieron la mayor resistencia a las tropas españolas, sobre todo en la parte que queda al Sur del Bío-Bío (la frontera), no llevaban esos ferrocarriles como primera divisa el satisfacer necesidades de carácter económico determinado y urgente, sino dar entrada a la civilización moderna general y establecer poco a poco relaciones políticas y sociales entre los pobladores del centro y del Sur del país. Claro está que tales ferrocarriles hubieron de despertar también la agricultura, la industria y el comercio en esa zona y contribuyeron con ello a robustecer la economía nacional. El número de viajeros y turistas que de año en año acuden a estas regiones, en que se pueden contemplar los más *maravillosos paisajes lacustres y cordilleranos*, es sin duda también uno de los efectos más inmediatos de la apertura de líneas férreas en la región austral de que tratamos. Esta corriente de viajeros hacia el Sur del país ha sido durante los últimos años más y más activa, motivada, en parte, por las dificultades de turismo que para los americanos existen hoy en Europa, que es el continente que tiene que ejercer siempre

la mayor atracción en este sentido, por razones históricas y culturales; en parte por el conocimiento cada vez mayor que se va teniendo de las bellezas de esta región, conocimiento que aún es demasiado restringido en el extranjero, como lo constata también el señor Jackson, que, venido de los Estados Unidos de Norte-América comisionado por la Compañía del Ferrocarril Erie para estudiar nuestros problemas fabriles, comerciales y agrícolas, ha visitado recientemente estos parajes y declarado que «las bellezas naturales que ha admirado en Osorno, Valdivia, Llanquihue y demás regiones del Sur, tienen todo el interés y la originalidad de los paisajes más hermosos del mundo; los turistas acostumbrados a visitar periódicamente los sitios más pintorescos de Europa, se quedarían encantados al conocer las bellezas que se encuentran ignoradas en el Sur de Chile» (1).

La carga de los ferrocarriles de la zona de los bosques (excepción hecha del ferrocarril de Arauco) consiste especialmente en maderas, cereales y animales, que encuentran en parte su salida por Concepción con su puerto Talcahuano, en parte por Valdivia con su antepuerto Corral, en parte siguen rumbo a Santiago y Valparaíso, a causa de la falta de puertos adecuados al transporte marítimo y de fletes oportunos. Los dos primeros centros de atracción explican la falta de ferrocarriles hacia la costa entre Talcahuano y Valdivia, en una zona tan poco colonizada aún. Esto mismo ocurre, como acabamos de ver, en la zona central, en que Valparaíso y Talcahuano ejercen atracción completa.

Los ferrocarriles de las zonas agrícola y de bosques hasta el Golfo Reloncaví, unidos, forman lo que en Chile se

(1) *El Mercurio*.—Santiago de Chile, 1918.

llama la **Red Central**, que en 1912 tenía una extensión total de 2,286 kilómetros. Si pensamos en el carácter de la producción de estas zonas; si pensamos en su configuración geográfica, extendidas en más de 1,000 kilómetros (de Valparaíso a Puerto Montt) en angosta faja a orillas del Océano, y si pensamos, por fin, en la circunstancia de concentrarse en ellas la mayor parte de la población, nos parecerá natural que el transporte por los ferrocarriles tenga aquí un carácter completamente diverso al de las regiones salitrera y minera, en que, sobre todo en los de la primera de éstas, predomina radicalmente el transporte de carga. La *Sinopsis Estadística* de 1914 registra, en efecto, el número de pasajeros transportados en 1912 por la Red Central con 12.291,154, mientras que el de toneladas de carga con solo 4.795,880. Esta proporción de más ó menos 2½ a 1, se observa también en los años anteriores. Puesto ahora Puerto Montt en comunicación ferroviaria con el centro del país, esa proporción sufrirá una modificación en lo futuro, pues es claro que el aumento en el transporte de pasajeros, para el que rige ante todo la rapidez del viaje, será mayor que en el de toneladas de carga, que con la política de navegación marítima ya adoptada para los años venideros, experimentará bajas naturales en el aumento de tráfico que le proporcione a su vez el aumento progresivo de la producción nacional.

En la zona de los bosques se encuentra, además de los citados, el ferrocarril llamado de Arauco, que no pertenece a la Red Central, y que, partiendo de Concepción, llega con 95 kilómetros a Curanilahue, en dirección sur y a lo largo de la costa. El ferrocarril fue construído en 1886: y, provisto de un ramal a Arauco (ocho kilómetros) y otros muy pequeños (de Coronel a Lota, a Buen Retiro, etc.), reconoce como fundamento económico *los ya-*

cimientos de carbón que hay en la región, que en un territorio explorado de 980 kilómetros cuadrados, comprende una faja mineral de unos 90 kilómetros de largo por 11 de ancho, extendida en las provincias de Concepción y Arauco. La explotación de nuestros yacimientos de carbón se empezó por el año de 1840, y ha tenido que tropezar con dificultades de diverso orden, en que la propia naturaleza desempeña un papel preponderante, pues gran parte de esas minas se encuentran en la costa debajo del mar, dejando «muy poca extensión superficial de playas para desarrollar sus instalaciones», como anota oportunamente el señor Gandarillas en su reciente y útil volumen sobre esta industria (1). Las minas de Lota y Coronel, que son las más antiguas y las principales, tienen, según la misma fuente, una extensión de laboreos debajo del mar de 1,200 a 1,400 metros, y, según el señor Eduardo Lemaître, sería difícil explotar a más de 3,000 metros de la costa. Esta y otras razones de carácter económico, político y social, en que no es de despreciar la de nuestra propia legislación en lo relativo a los derechos de explotación de este fósil, cuyos yacimientos son «de propiedad del dueño del suelo», circunstancia que restringe la iniciativa particular en la materia, han sido la causa del desarrollo relativamente modesto que ha tenido en Chile esta rama de la riqueza nacional. En efecto, en una existencia de mantos carboníferos calculada como segura por el señor Lemaître en 200.000,000 de toneladas (2), cálculo demasiado prudente, pues en el ensayo de

(1) JAVIER GANDARILLAS MATTA, *La producción y consumo del carbón y su influencia en el desarrollo económico de las naciones.*—Santiago de Chile, 1917.

(2) EDUARDO LEMAITRE, *Boletín de Geografía y Minas.*—Santiago de Chile, 1915.

cubicación efectuado en 1910 resultó una apreciación de 1,872.000,000 de toneladas, se ha producido desde 1842 hasta nuestros días sólo la pequeña cantidad aproximada de 33.000,000 de toneladas de carbón en el país. La producción anual mayor que hemos tenido ha sido la de 1912, que llegó a 1.194,808 toneladas netas. La de 1914 llegó a 944,829 toneladas netas, suma a que contribuyeron principalmente las minas: Lota, de la Compañía de Lota y Coronel, con 274,727 toneladas netas o de venta; Schwager, de la Compañía Carbonífera y de Fundición Schwager, en Coronel, con 265,378 toneladas netas; Chiflón y Nivel, de la Compañía Carbonífera «Los Ríos de Curanilahue», con 119,089 toneladas netas; Curanilahue, de la Compañía Arauco Limitada, con 102,191 toneladas netas; Lirquén, de la Compañía Carbonífera de Lirquén, en Penco, con 46,000 toneladas netas; Buen Retiro, de la Compañía de Lota y Coronel, en Coronel, con 37,097 toneladas netas.

La explotación principal se hace, pues, en la bahía de Arauco (Lota y Coronel) y al pie de la Cordillera de Nahuelbuta (Compañías de los Ríos de Curanilahue y Arauco Limitada). Buenos mantos carboníferos hay también en las regiones más australes de Pilpilco y Cullinco y hacia la desembocadura del río Lebu. En la zona de los bosques se encuentra también una pequeña mina de carbón llamada Millahuillén en Valdivia, que en 1914 produjo 1,600 toneladas netas de combustible.

Los carbones chilenos son, según nuestros geólogos, «de la categoría de los lignitos depositados en el período terciario, en la edad geológica que comprende al obigoceno-mioceno», siendo los de Coronel, según el señor Juan Blanquier, los que han dado los mejores resultados para

la fabricación del gas, comparables a los mejores carbones de Australia en calidad y cantidad de gas, pues dan por tonelada un rendimiento medio de 360 metros cúbicos de gas con 4,500 calorías por metro cúbico; es de inferior calidad, sin embargo, el coke de nuestros carbones. El señor Gandarillas dice que los carbones chilenos lavados o harneados tienen teóricamente un poder calórico aun mayor que los carbones ingleses que adquiere corrientemente la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. «Ha quedado demostrado, agrega, que usando esta empresa durante un año exclusivamente carbón nacional, ha obtenido una economía de 15% sobre los años anteriores». Estas apreciaciones nos dejan ver la importancia que en otras condiciones de explotación tendría la industria carbonífera en Chile, condiciones que cambiarían quizás radicalmente con la adopción por parte del Estado de medidas tendientes a tal fin, como serían especialmente la modificación de la actual condición legal de los yacimientos de carbón y el mejoramiento del *puerto de Lebu*, que constituye la natural salida de una vasta y rica región carbonífera y agrícola, como es la que queda a su fondo. Las mejoras del puerto de Lebu, que según cálculos prudentes costaría unos 50 millones de pesos de 18 d., son una de las necesidades más premiosas del Sur del país, pues no sólo vendrían a activar una industria de tanta trascendencia para el porvenir de nuestro país como es la del carbón, base de muchas otras y sostén nacional del tráfico ferroviario y marítimo en caso de guerra y aún de paz, sino que agregándole la construcción de un pequeño ferrocarril que uniera a ese puerto con Cañete y Los Sauces, y Traiguén con Púa, facilitaría y abarataría en gran manera el transporte de regiones pro-

ductivas en alto grado y encarrilaría en gran parte el tráfico del ferrocarril de Púa a Curacautín, que tiende a ser transandino, hacia el puerto de Lebu; comunicado Curacautín con el ferrocarril argentino hacia el Neuquén, la zona de atracción de Lebu será inmensa, pues el tráfico de aquellos lugares se encarrilará en gran manera en dirección a este puerto, a causa de las menores distancias. En apoyo de la aseveración de riqueza que hacemos de las regiones chilenas en esa parte, bástenos decir que la provincia de Malleco es hoy la mayor sementera de todo Chile: en 1916 llegó la extensión de sus cultivos a 114,605 hectáreas, con una producción de trigo blanco (prescindimos de los otros cereales) de 770,674 quintales métricos, siendo la mayor producción en las demás provincias de la República la de Bío-Bío, que llegó a 434,022 quintales métricos (1).

Los obstáculos con que por las causas anotadas ha debido tropezar hasta hoy la industria carbonífera en el país, han tenido como efecto la producción relativamente modesta a que aludíamos más atrás y con ello la necesidad de importar carbón del extranjero. Esta importación, sin embargo, está subordinada en parte también a nuestras propias exportaciones, pues el comercio internacional se basa de ordinario en el *intercambio* de productos. Aquellos inconvenientes principalmente explican las cifras subidas de importación de carbón extranjero, que en una producción nacional ya conocida de 1.194,808 toneladas en 1912, llegó a 1.577,221 toneladas ese mismo año, que se destinaba en especial a las salitreras y a los ferrocarriles: en las salitreras solamente se consumieron 642,700 toneladas en 1912; en los ferrocarriles del Es-

(1) *Sinopsis Estadística de la República de Chile*.—Santiago, 1917.

tado este consumo llegó al 48,51% del consumo total ese mismo año. El consumo de carbón nacional en éstos, que llegó al 51,49%, fué de 332,756 toneladas, contribuyendo Curanilahue con la mayor cuota de 155,457 toneladas. Esta proporción de consumo de carbón nacional y extranjero en el país cambió radicalmente con motivo de la actual guerra: en los ferrocarriles del Estado alcanzó en 1914, a 15,19% de carbón extranjero y 84,01% de carbón nacional; en lass alitreras, en donde la transformación se operaba ya antes de la guerra, bajó el consumo de 642,700 toneladas de carbón en 1912 a 488,454 tonéladas en 1913 y sólo 268,313 toneladas en 1914, pasando a ser substituído por el petróleo, cuyo consumo subió de 206,262 toneladas en 1912 a 377,059 toneladas en 1913 y 388,802 toneladas en 1914 (1). El consumo del carbón nacional en tiempos normales, a saber en los últimos años antes de la guerra europea, ha debido hacerse más o menos en un 30% en los ferrocarriles, en un 30% en la navegación y en un 40% en la industria, en especial en la metalurgia del cobre y en las minas mismas de carbón. La apreciación que hace el señor Gandarillas en su libro (página 171) de que el 60% del carbón producido por nuestras minas es consumido por la navegación, no se corrobora en las estadísticas, en donde aparece para 1910, por ejemplo, un consumo de 335,000 toneladas en los ferrocarriles del Estado y particulares del Sur y 400,000 toneladas en la metalurgia del cobre y minas, lo que sumado hace, en una producción total de 1.076,174 toneladas, más o menos el 70% de ésta; el 30% restante

---

(1) JAVIER GANDARILLAS MATTA, *La producción y consumo del carbón y su influencia en el desarrollo económico de las naciones.*—Santiago de Chile, 1917.

correspondería así a la navegación, *principalmente*. La gran proporción de carbón nacional con que aparece la industria metalúrgica del cobre obedece esencialmente al hecho de que los minerales de este metal extraídos de las provincias del Norte son llevados en gran parte por mar hacia el Sur, a la región del carbón, de donde se lleva en cambio este combustible a aquellas provincias del Norte, produciéndose con ello una completa racionalización en este tráfico marítimo, pues el barco trae minerales de cobre y lleva carbón en un mismo viaje. La proporción en que se hace el transporte del carbón chileno por mar y por tierra es más o menos de 2 a 1: en 1913 se despacharon por mar 701,958 toneladas y por ferrocarril 355,561 toneladas; en 1915 estas cifras fueron de 647,507 y 335 mil 252, respectivamente.

Dado el consumo aun restringido de carbón en Chile y la substitución que en parte se hace de él por el petróleo, como ocurre con intensidad siempre creciente en las salitreras, y por la leña, como sucede en varias industrias y se proyecta en la industria futura del hierro, según hemos visto anteriormente, no habrá peligro inmediato en que se agote en el país esta fuente de producción y riqueza nacional. Los 200.000,000 de toneladas de existencia que prudentemente calcula el señor Lemaître alcanzarían, con un consumo progresivo hasta de 2.000,000 de toneladas anuales, para un siglo entero más. Las existencias se calculan para la provincia de Concepción (bahías de Coluimo, Talcahuano y Arauco) en 48.600,000 toneladas, para la de Arauco (zonas productivas oriental y occidental) en 183.720,000 toneladas (1).

---

(1) EDUARDO LEMAITRE, *Boletín de la Inspección de Geografía y Minas.* —Santiago de Chile, 1915.

Pertenece, sin embargo, a las conveniencias nacionales y a las *buenas prácticas de todo Estado* organizado y previsor, como se necesita que sean los pueblos hoy día, el hacer los estudios geológicos completos para constatar con la mayor certidumbre posible la existencia real de productos de tanta trascendencia en la economía de las naciones, como es el de que nos ocupamos, y prestar el contingente necesario de poder para allanar las dificultades legales existentes en la materia y mejorar las condiciones del transporte en la región, que se conseguiría con la construcción del puerto de Lebu y el ferrocarril a que hicimos mención en las páginas anteriores.

En vista, pues, de la riqueza que existe en la región carbonífera que acabamos de analizar, cuya producción ha podido dar los mejores resultados financieros con motivo de la guerra actual, en que el carbón chileno ha quedado sin competidor por falta principalmente de fletes, no es de extrañar que el ferrocarril de Arauco, de que tratábamos antes de esto, haya tenido también una vida próspera. basada en una industria rica y de *gran porvenir*.

Con una longitud de 16 kilómetros, se construyó por el año 86 un ferrocarril de Concepción a Penco, destinado también a la industria carbonífera. El transporte de esta línea no muestra, sin embargo, la proporción de carga y pasajeros que muestra el anterior, de Concepción a Curanilahue, que en 1913, último año normal, fue de 484,780 toneladas de carga y 333,589 pasajeros, tráfico en que a causa del carácter predominantemente industrial de la región, supera fuertemente el transporte de toneladas de carga sobre el número de pasajeros. El tráfico del ferroc. de Concepción a Penco muestra la proporción inversa: en 1913 llegó la carga conducida por él a 127,713 toneladas, mientras que el número de pasajeros alcanzó a

189,544 (1). El exceso del transporte de pasajeros por este ferrocarril sobre el de toneladas de carga fue en los años anteriores aun superior: en 1910, por ejemplo, tenemos 155,075 pasajeros contra sólo 40, 342 toneladas de carga, datos que revelan también el progreso industrial de la región de Penco después de este año. La proporción inversa del ferrocarril de Concepción a Penco se explica por el carácter de los puntos que pone en comunicación: Concepción, la metrópoli del Sur de Chile, es un centro importante de población, y Penco un centro fabril y comercial también de importancia (refinería de azúcar, fábrica de paños, etc.) a más de ser un balneario concurrido.

Fuera de un pequeño ferrocarril carbonero de Punta Arenas y uno de la isla de Chiloé, construído en 1912 entre Ancud y Castro, con una longitud de 97 kilómetros, no hay desde Puerto Montt hasta el último extremo sur de Chile, ningún otro ferrocarril. Basta sólo echar una ojeada al mapa para comprender las razones de ello. El valle central y la Cordillera de la Costa desaparecen en Puerto Montt, para seguir el primero por debajo de las aguas del Pacífico y aparecer la segunda sólo en forma de islas hasta el extremo sur, de las cuales es la principal la citada de Chiloé. Así, quedan en esencial las alturas de la Cordillera de los Andes como continuación regular del territorio nacional. La construcción de ferrocarriles en tal región, por vasta que sea (14°), es técnicamente muy difícil; política y económicamente es de un valor que aunque no muy grande por el momento, tendrá que acrecentar en los años venideros con las necesidades de colonización y de defensa nacional que poco a poco irán

(1) *Estadística de los Ferrocarriles Particulares y del Estado.*—Santiago de Chile, 1917.

naciendo. Hoy por hoy la región está incolonizada, y sus productos principales (madera y ganado) no constituyen para el país una necesidad imperiosa, dadas las otras ricas fuentes de que dispone al respecto. El tráfico, aun muy pequeño, de esta región, está por naturaleza destinado a ser marítimo, para lo cual cuenta con bahías tranquilas en medio de un mar de pintorescas islas.

3. La zona minera y sus ferrocarriles

Muy diversa a las precedentes es la zona minera de Chile. Dado el carácter de su producción, que hace que la base de la vida económica descanse en la exportación, es natural que sus ferrocarriles hayan tenido también en buena parte este carácter y hayan sido verdaderos órganos de exportación. Dos regiones bien diferentes de productos, marcadas por la orografía del territorio, hay que distinguir en esta zona: la región del salitre, que se extiende desde las inmediaciones de la provincia de Tacna (19°) hasta Taltal (25° 30″), y la región de minerales de cobre, plata y otros, que llega desde este punto hasta la Cuesta de Chacabuco (33°).

a. **En la región de minerales de cobre, plata y otros.**— A esta región, que hoy día no es ciertamente la en que se encuentran las minas más grandes de cobre del país, que son las de Chuquicamata, en Antofagasta, y del Teniente, en O'Higgins, corresponde la gloria de haber albergado *el primer ferrocarril*, no sólo de Chile, sino de Sud-América entera. Empezados sus trabajos en 1850, en el puerto de Caldera (27° latitud sur) fueron terminados al año siguiente en la ciudad de *Copiapó*, con un recorrido de 81 kiló-

metros. Al buscar los fundamentos que le dieron vida, encontramos que por aquellos tiempos se explotaba en grande escala en ese lugar el mineral de cobre, de que es riquísima la región, por lo que aparecía muy explicable la introducción de un medio de transporte que permitiera el acarreo de minerales en gran cantidad hacia la costa. Así nació ese ferrocarril, minero propiamente hablando, ya que la región que atraviesa y pone en comunicación era poco poblada para sostener un medio relativamente costoso de comunicación. El ferrocarril de Copiapó, como podemos observar en la estadística de sus entradas, ha tenido en su larga vida períodos de esplendor y períodos de decadencia. Ello no se explica de otro modo que siguiendo los diversos estados de florecimiento y decadencia en la explotación mundial de cobre. Así, le vemos en la cúspide de su florecimiento desde su inauguración hasta 1881, época que coincide también con el florecimiento de la industria mencionada, y en que contaba con un coeficiente medio de explotación ascendente a 40,46 por 100, y con un interés medio sobre el capital invertido ascendente a 11,92 por 100 (sabido es que Chile llegó a ser un tiempo el primer productor de cobre en el mundo entero: en 1876 produjo 52.308,118 kilógramos). En los tiempos siguientes decreció su explotación, y le vemos en su mayor decaimiento en los años de 1902-1905, en que su coeficiente medio de explotación llegaba a 91,65 por 100, y su interés sobre el capital a 2,77 por 100, época que coincide igualmente con la baja del metal rojo. El transporte por este ferrocarril se componía en 1910, año en que se realizaba su venta al Estado, de 60,050 toneladas de carga y 64,599 pasajeros. Como la región es en extremo montañosa, sus ferrocarriles, lo mismo que los de la región salitrera, hacen por lo común fuertes su-

bidas hacia el interior, de modo que en las estadísticas se registra transporte de subida y de bajada. La carga ascendente de 1910 fue en éste de 21,502 toneladas, y la descendente, de 38,548 (1); de esta cifra correspondieron al acarreo de minerales 29,588 toneladas (muchas empresas mineras no hacen la fundición en la misma mina, sino que acarrean los minerales a la costa, de donde, o son exportados los de mayor riqueza metálica a Inglaterra y otros países, o llevados a las fundiciones respectivas, especialmente al Sur del país; así se explica el gran transporte de minerales de cobre).

Diez años después del de Copiapó se inició la construcción de un ferrocarril en *Coquimbo* (30°), que debía unir a este puerto, primero con las ciudades de La Serena y Ovalle (98 kilómetros) y después con Rivadavia (94 kilómetros), en una extensión total de 192 kilómetros. Si tomamos en consideración que los ferrocarriles de Coquimbo fueron hechos para servir en especial una región minera de metales (cobre, plata, etc.), no nos extrañará el hecho de que han debido seguir en parte también las alternativas históricas de la explotación de metales. Pero el decaimiento de tales ferrocarriles no es tan grande como el del anterior, porque la región de Coquimbo y La Serena es, por su clima y fertilidad, más poblada que aquélla, de modo que el tráfico de pasajeros y de mercaderías no minerales ha debido tener su influencia. Ello se observa claramente en las estadísticas de su explotación: por ejemplo, en 1910, año normal, transportaron estos ferrocarriles 422,179 pasajeros y 161,611 toneladas de carga, proporción de acarreo que difiere esencialmente de la del ferrocarril anterior.

(1) *Estadística de los Ferrocarriles particulares en Explotación.*—Santiago de Chile, 1912.

La suerte del de Copiapó corrieron del todo los ferrocarriles de Carrizal Bajo (28°), empezado en 1863; de Tongoy (30°), en 1865, y de Chañaral (26° 30''), en 1872, que van, como todos los de la región minera de esta etapa, en la misma dirección de Oriente a Occidente. El de *Carrizal Bajo*, que tiene un recorrido total de 186 kilómetros (con varios ramales), es, al estilo del de Copiapó, esencialmente minero: en 1910 transportó 32,925 toneladas de carga y 5,710 pasajeros. La carga de bajada, que forma el 75 por 100 del total de transporte, fue de 24,752 toneladas, de la cual correspondieron 24,234 a los minerales. El de *Tongoy* conduce a las minas de Tamaya, en dirección sudeste y en una extensión de 57 kilómetros. Las minas de Tamaya (cobre) se paralizaron, y el ferrocarril hubo de pasar a manos del Estado, que prolongó la línea hasta Ovalle, en una extensión de 80 kilómetros. El de *Chañaral* ne a este puerto con la región interior de minas de cobre, pasando por alturas hasta de 2,173 metros sobre el nivel del mar, como es la de la estación José Joaquín Pérez, hoy del longitudinal de Pueblo Hundido al Norte; el ferrocarril alcanzó a tener sólo pocos años de esplendor, y en 1887 se encontraba en completa decadencia (1). La extensión de él fue primero de 108 kilómetros (Chañaral-Pueblo Hundido, 65 kilómetros; ramal de Los Pozos, 43 kilómetros). Más tarde pasó, como el anterior, a manos del Estado, y fué extendido de Pueblo Hundido hasta Chulo en 142 kilómetros más. En cuanto a la proporción del transporte, podemos observar que aun en los años posteriores de decadencia cuenta con una conducción de carga que en su tonelaje es tres veces superior al número de pasajeros; en 1905

(1) SANTIAGO MARÍN VICUÑA, *Los ferrocarriles de Chile*—Santiago, 1912.

(no obtuvimos datos más recientes) se transportaron 48,830 toneladas de carga y 16,437 pasajeros, lo que indica como los anteriores, a excepción del de Coquimbo, su carácter predominantemente minero.

En 1889 se empezó la construcción de dos ferrocarriles más, que presentan un parecido entre sí por su carácter económico también: el del puerto de *Huasco* (28° 30"), que, en un largo de 49 kilómetros, puso en comunicación a ese punto con la ciudad de Vallenar, en 1894, y el de *Los Vilos* (32°). En las estadísticas sobre el transporte del primero encontramos que el número de pasajeros es, en general, casi el mismo que el de toneladas de carga: en 1910 se transportaron 37,274 toneladas de carga y 36,727 pasajeros; el ferrocarril ha nacido sobre la base de la producción minera (cobre); pero si nos fijamos en que Huasco y Vallenar están situados en una región más fértil y de clima menos caluroso, nos será fácil explicarnos el tráfico relativamente grande de personas por el ferrocarril: la población es algo más intensa y los productos agrícolas desempeñan ya cierto papel; así, en aquel tonelaje de carga hay seguramente buen número de productos agrícolas; el año de su construcción nos indica, por lo demás, que no pudo haber sido exclusivamente la producción minera de cobre el origen de la línea, pues en 1889 esa rama había decaído ya bastante. El de Los Vilos es de 58 kilómetros. La región que atraviesa contiene minerales de cobre, oro, etc., pero en cantidades que no justifican, económicamente hablando, la construcción de un ferrocarril sobre esa principal base. Con encomio se habla en este punto más bien de la producción agrícola, sobre todo de sus productos vinícolas, de forraje, trigo, etc., en armonía naturalmente con su situación geográfica, en

que sirve el valle de Choapa y se encuentra situado más o menos en el límite norte de la zona agrícola central.

Vemos, así, que de los siete ferrocarriles de la región minera de cobre, cinco, los mayores, fueron construídos durante la época en que la industria del cobre era próspera, es decir, hasta 1881. Los otros dos fueron empezados después de un largo período de tiempo, en una época de visible decadencia minera, y se protegen con la agricultura.

Técnicamente, podemos caracterizar, pues, a los ferrocarriles mineros de Chile por las dificultades que ofrece la orografía de la región. Cruzada ésta por cordones transversales de montaña, dificulta toda conexión en sentido perpendicular al curso general de sus ferrocarriles. Desde el punto de vista económico, podemos distinguirlos por su carácter predominantemente minero, que los ha obligado a sufrir en su desarrollo y prosperidad las alternativas históricas del mercado de metales, en esencial del rojo.

Conocida en general la historia de la industria del cobre en Chile hasta estallar la actual guerra europea, tócanos hacer un análisis de la *situación presente* de ella e investigar su *porvenir*, pues se trata de una industria que durante el conflicto ha llegado a ser de trascendental importancia. La guerra ha agotado en algunos países la existencia de cobre a causa del gran uso que ha debido hacerse de él en los medios de combate, motivo por el cual hubo de aumentar considerablemente la demanda de este metal en el mercado universal. A esto se debe el resurgimiento no soñado que durante la guerra ha tenido esta industria en los países que la poseen. De 42,263 toneladas de cobre que produjo Chile en 1913, último año normal, ha llegado en 1916, último de nuestra estadística,

a una producción anual de 71,288 toneladas (1), pasando del sexto lugar en 1913 a ocupar el tercero en 1916 entre los países de mayor producción del metal en cuestión. Le aventajan ahora sólo los Estados Unidos de Norte-América, que produjeron, en 1916, 880,750 toneladas, y el Japón, que produjo 90,000 toneladas. Este auje que ha tenido la explotación del metal rojo en Chile, ha hecho renacer naturalmente la idea de fijar un impuesto a su exportación, gravamen que existía hasta 1884, como lo constata el señor Avalos (2) y que fue abolido a causa del retroceso que por aquellos tiempos experimentaba la industria del cobre en el país. Hoy, que es floreciente y que beneficia a sus explotadores, en especial a las sociedades constituídas en el extranjero y a las explotaciones con capital que no proviene de sociedades anónimas nacionales, a quienes no afecta el gravamen del 3°/oo impuesto por el fisco sobre el valor de tasación a las acciones de sociedades anónimas destinadas a la explotación de minas, es justo que estos industriales paguen también el tributo a que nuestras leyes constitucionales obligan a todos los habitantes de la República, al asegurarles en su artículo 10 «la igual repartición de los impuestos y contribuciones a proporción de los haberes». No habría peligro en la situación actual, ni dentro de muchos años más, de entorpecer el desarrollo de esta industria, pues la demanda que ha producido el resurgimiento presente, se mantendrá a causa del gran consumo y el agotamiento progresivo del metal en varios países. El señor Javier

---

(1) *Anuario Estadístico de la República de Chile*, vol. VIII.—Santiago, 1917.

(2) ALFREDO AVALOS, *Antecedentes del proyecto de ley de tributación minera*.—Santiago de Chile, 1917.

Gandarillas ha llamado últimamente la atención en la prensa diaria hacia la destrucción inmensa de cobre que ha tenido lugar durante la guerra europea y la demanda consiguiente que tendrá este metal una vez que cesen las hostilidades y llegue el momento de reconstruir la Europa. La reconstrucción de la marina mercante de varios países, la electrificación de ferrocarriles en Estados Unidos y otras partes, el desarrollo de las industrias química y eléctrica, etc., etc., son otros tantos factores de consumo futuro de cobre, que mantendrán latente por muchos años una demanda activa de metal rojo, que dificultará en no escasa medida la baja repentina del precio. El Gobierno nombró en 1917 una comisión con el fin de estudiar el problema de la tributación minera en Chile, comisión que elaboró un proyecto de ley en que para gravar el cobre se adopta como base un factor general de gastos de producción ascendente a 50 libras esterlinas por tonelada métrica, proponiendo un tributo sobre el mayor precio, que se cobraría sólo cuando el precio del cobre fuera superior a 60 libras y el del electrolítico superior a 55 libras. En la fijación de un impuesto a la minería de cobre se tropieza hoy día con la dificultad de que no hay medios eficientes de comprobación del producto neto de la explotación; por eso se idea esa fórmula de determinación aunque sólo indirecta del monto. Cuando el precio del cobre en barra fluctuase entre 60 y 80 libras esterlinas, se pagaría un impuesto de 5%; cuando fluctuase entre 80 y 100 libras, se pagaría el impuesto anterior más un 6% sobre el exceso a partir de 80 libras; cuando fuere de más de 100, se pagarían los impuestos anteriores más un 7% sobre el mayor precio. No cabe duda que la adopción de una medida como ésta, que naturalmente no puede ser la última palabra en

materia de tributación minera, vendría a resolver en parte el problema, porque a causa de la situación especial por que atraviesa esta industria en todo el mundo, no la perjudicaría en Chile, y el Estado obtendría una entrada de que ha menester para el mantenimiento y desarrollo de sus instituciones.

Es necesario que el Estado, como representante de los intereses de la comunidad, haga pronto efectiva la imposición de una contribución que se justifica no sólo desde el punto de vista meramente jurídico, sino desde el punto de vista económico-nacional, tanto más cuanto que aquí se trata de una industria de carácter estable, por lo menos durante muchos años: según cálculos prudentes, las reservas de cobre en Chile no bajan de la cuantiosa suma de 20.000,000 de toneladas. El producto de este impuesto podría invertirse especialmente en el mejoramiento de las vías de comunicación y transporte del país, que son la base de nuestro desarrollo económico y que necesitan de ayuda urgente en varios sentidos, en pro del bienestar nacional.

b. **En la región del salitre.**—Completamente diverso al de los ferrocarriles mineros, ha sido, desdè el punto de vista económico, el desarrollo de los ferrocarriles salitreros. La diferencia emana, naturalmente, del porvenir que tuvieron, a través de los tiempos, los productos transportados. La demanda de metales decreció en Chile considerablemente, en especial a causa de la competencia de los Estados Unidos de Norte-América; la demanda de salitre, por el contrario, aumentó extraordinariamente, en especial a causa del mayor uso que de él se hizo en Europa como abono, sobre todo una vez que se emprendieron estudios agrícolas científicos, y del cultivo extensivo se pasó en el continente al cultivo intensivo. A esta

circunstancia hay que agregar todavía el hecho de que la producción de salitre es un monopolio natural de Chile.

Como extraño al carácter general de los ferrocarriles de esta región, debemos considerar el ferrocarril de Arica a Tacna, en el extremo norte, que con una extensión de 62 kilómetros fue construído en 1855-57, es decir, en tiempos en que el lugar pertenecía al Perú. El papel que esta vía férrea desempeña en la economía y el tráfico, descansa, en efecto, sobre un fundamento completamente diferente al de las líneas de que aquí trataremos: la ciudad de Tacna ha sido un verdadero oasis de la región norte, que, además del activo tráfico de personas, cuenta con cierta producción minera, que ha debido encontrar su salida hacia el Pacífico por el puerto de Arica. Pero esta carga, de bajada, constituye sólo el 35 por 100 de la carga total transportada por el ferrocarril (azufre, sal, metales, etc.). La mayor cantidad es de subida (carbón, cereales, harina, etc.), circunstancia que naturalmente le da un carácter distinto del que tienen las vías férreas mineras propiamente tales. En 1913, por ejemplo, hubo en él un transporte de 33,562 pasajeros y 27,875 toneladas de carga, de la cual fueron de subida 18,819 toneladas (1).

La explotación de salitre empezó, en forma que merezca ya mención, por el año de 1860. Sin embargo, en la historia ferroviaria salitrera podemos observar que la construcción del primer ferrocarril salitrero fue comenzada sólo en 1868. La tardanza, que parece extraña al considerar el gran desarrollo posterior de la industria en cuestión, no se puede explicar de otro modo que por la

(1) *Estadística de los Ferrocarriles Particulares.*—Santiago de Chile, 1917

poca demanda que al principio debía tener el producto y, como consecuencia, la falta de perfeccionamiento técnico en la explotación (en 1879 se produjeron 59,344 toneladas; en 1913, 2.772,254 toneladas de salitre, lo que es posible sólo con la política de libre explotación adoptada por Chile); debió influir, además, la limitación en el número de yacimientos descubiertos de salitre, pues éstos se encuentran en orden bastante disperso. A cuatro grupos de ferrocarriles ha dado lugar la distribución actual de los campos de salitre en Chile.

El *primer grupo de ferrocarriles salitreros*, el más importante, está formado por las líneas de la región de Tarapacá, la más septentrional del producto en cuestión. Los yacimientos de salitre se encuentran en la *pampa*, la región desierta intermedia de la Cordillera de los Andes y la de la Costa. Los ferrocarriles de esta parte forman hoy día un pequeño sistema que se armoniza con las reglas económicas características de una empresa organizada. Este sistema aparece, en efecto, formado por una línea matriz de 249 kilómetros, que desde el puerto de Pisagua corre por la pampa hasta Lagunas, y por cuatro ramales, que en su extensión total de 329 kilómetros arrancan hacia los puertos de Junín, Caleta Buena, Iquique y Patillos, que son los puntos de exportación, siendo el principal de ellos Iquique, que ejerce una poderosa concentración de tráfico. De esos ramales se encuentra abandonado actualmente el de Patillos (93 kilómetros). La primera línea del grupo fue la de Iquique a Noria, construída de 1868-1875 (bajo la dominación peruana; hoy pertenece a una compañía inglesa, la Nitrate Railways C.º). Con el tiempo pasó a ser ramal del grupo total de 578 kilómetros.

La pampa, que se encuentra de 1,000 a 1,500 metros

sobre el nivel del mar, no ofrece en sí, haciendo abstracción de la falta de agua, dificultades técnicas dignas de mención en la construcción de ferrocarriles, pues es plana. No sucede lo mismo con los cerros que en la costa se interponen entre aquélla y el mar. El tráfico está aquí dificultado por las pendientes, y ha debido usarse en partes el andarivel, como ocurre en Caleta Buena y Junín. Esto ofrece el inconveniente de hacer irracional el transporte, por el carácter mismo del tráfico, pues el transporte de bajada es mucho mayor que el de subida. En efecto, de 1.018,365 toneladas de carga conducidas por los ferrocarriles de Iquique y Pisagua en 1913 (1), el 72 por 100 fue de bajada. De las 737,360 toneladas de bajada, corresponden 722,814 al salitre. La producción de salitre en esta parte (Tarapacá solamente) fue en 1913 de 1.099,343 toneladas (2). En la carga de subida (351,005 toneladas) desempeña el papel principal el transporte de carbón, que en esa suma figuró con 172,065 toneladas y el del petróleo, que llegó ese año a 56,044 toneladas. El total de pasajeros conducidos en 1913 fue de 472,473. En el ferrocarril de Caleta Buena el transporte de carga descendente fue de 70 por 100 (carga total, 366,582 toneladas; de bajada, 260,638 toneladas; toda la carga de bajada fue salitre). En el de Junín fue de 74,5 por 100 (carga total, 117,939 toneladas; descendente, 87,844 toneladas; de éstas correspondieron 78,507 al salitre). Esta falta de racionalización en el tráfico de los ferrocarriles salitreros en cuestión tiende a

(1) *Estadística de los Ferrocarriles Particulares.*— Santiago de Chile, 1917.

(2) *Chile Económico.*—Santiago, 1914.

aumentar, porque de año en año aumenta el uso del petróleo en las salitreras y disminuye el del carbón; el transporte mismo se hará más caro, pues con el uso de carros-estanques de petróleo, no habrá flete de vuelta, esto es, de bajada, por ellos. En 1911 se usaban en las salitreras 179,356 toneladas de petróleo contra 644,000 toneladas de carbón; en 1912, 206,262 y 642,700; en 1913, 377,059 y 488,454 respectivamente; en 1914, en que hubo cierta paralización en la industria a causa de la guerra, se consumían 388,802 toneladas de petróleo contra 268,313 de carbón (1).

El *segundo grupo de ferrocarriles salitreros* es el de Antofagasta, que está servido por tres puertos. Este ferrocarril fue empezado en 1873 (tiempo en que el lugar pertenecía a Bolivia) por la Compañía de Salitreras de Antofagasta y con dirección a Pampa Alta, salitreras que se hallan a 150 kilómetros al interior. Más tarde se asoció la Compañía Minera de Huanchaca, con el fin de prolongar la línea hasta la mina Pulacayo (en Bolivia), de gran rendimiento mineral (plata), que en su transporte tropezaba con las dificultades que debía ocasionar el acarreo en carretas hacia el puerto de Cobija, con un recorrido de 500 kilómetros, una demora, según Marín Vicuña, de 18 días y un costo de 10 bolivianos por quintal (un boliviano=19d), costo que, dado el estado de la técnica de aquel entonces, «impedía explotar minerales de ley inferior a 50 marcos por cajón (un marco=230 gramos; un cajón =tres toneladas métricas) (2). A la mina menciona-

(1) JAVIER GANDARILLAS MATTA. *La producción y consumo del carbón y su influencia en el desarrollo económico de las naciones.*—Santiago de Chile, 1917.

(2) SANTIAGO MARÍN VICUÑA, *Los Ferrocarriles de Chile.* — Santiago, 1912, páginas 38 y 39.

da, que dista 642 kilómetros de Antofagasta, llegó sólo en 1890 y bajo la propiedad de la Antofagasta and Bolivia Railway C.º Ltd. (Del carácter internacional de esta línea trataremos más adelante). El ferrocarril tiene diversos ramales en las regiones salitrera y minera, como ser los del Boquete, de Mejillones, Chuquicamata y otros, que con la línea principal forman un total de 801 kilómetros. Hace poco más de un decenio se construyó también un ferrocarril desde Coloso, puerto inmediato a Antofagasta, hacia las salitreras de Aguas Blancas, que con sus ramales alcanza a 186 kilómetros, Así tenemos aquí un vasto sistema ferroviario salitrero que concentra su transporte en Antofagasta y Caleta Coloso. La producción de salitre en esta región fue en 1913 de 990,548 toneladas, cantidad de la cual corresponden 164,988 toneladas a la región de Aguas Blancas. Esa cifra coloca a este grupo de ferrocarriles salitreros en segundo lugar. La carga total conducida por los ferrocarriles de Antofagasta a Ollagüe en 1913 fue de 2.028,467 toneladas. La de bajada hizo el 62 por 100 del total de carga transportada. De 1.260,133 toneladas de bajada correspondió 1.019,697 toneladas al salitre y a los minerales. La región de las salitreras está aquí a una considerable altura, en partes hasta de 1,800 metros sobre el nivel del mar, pero a distancias más largas hacia el interior que en la de Tarapacá, de manera que no se acentúan con respecto a ésta las desventajas de la desnivelación. El tráfico de pasajeros en 1913 llegó a 440,859 personas.

El *tercer grupo de ferrocarriles salitreros*, servido por un solo puerto, es el de Taltal. Los yacimientos salitrales de este lugar empezaron a explotarse en 1876. Los trabajos ferrocarrileros se hicieron, sin embargo, de

1880-1889 en una extensión de 149 kilómetros. En la mitad de su trayecto tiene algunos ramales que en una extensión total también de 149 kilómetros, forman una combinación de 298 kilómetros de ferrocarriles. Este ferrocarril llega a mayores alturas sobre el nivel del mar que los otros: en Blanca Estela, a 134 kilómetros de Taltal, alcanza a 2,809 metros. Las desventajas de la desnivelación son aquí, pues, mayores que en los ferrocarriles anteriores. La carga total transportada en 1913 fue de 496,516 toneladas (de bajada 338,788 toneladas; salitre 321,538) contra sólo 89,700 pasajeros. La producción de salitre en 1913 fue aquí de 323,326 toneladas.

El *cuarto grupo de ferrocarriles salitreros* es el del Toco; que se encuentra entre el grupo de Antofagasta y Tarapacá, y que está servido, como el de Taltal, por un solo puerto. El sistema se compone de una línea principal, que sale del puerto de Tocopilla hacia el Este, y de ramales que arrancan hacia el Norte y Sur, a través de las salitreras. La extensión total del ferrocarril es de 152 kilómetros, y la altura máxima a que llega fluctúa entre 1,000 y 1,500 metros sobre el nivel del mar. Construído de 1890-95, tuvo, como los demás, gran prosperidad: de 236,631 toneladas de carga y 24,605 pasajeros que condujo en 1900, llegó a 416,776 toneladas de carga y 59,421 pasajeros en 1910. En el decenio duplicó, pues, su transporte. El movimiento de 1913 se componía de 482,114 toneladas de carga (361,001 toneladas de bajada, 357,928 de salitre) y 48,811 pasajeros. La producción de salitre de esta región llegó en 1913 a 359,037 toneladas.

No terminaremos estas líneas sobre el desarrollo y la base económica de los ferrocarriles salitreros, sin mencionar la influencia que sobre todos los grupos de Tarapacá y Antofagasta han debido tener no sólo en la coloniza-

ción y el desenvolvimiento industrial del desierto del Norte de Chile, sino en la población indígena de los parajes andinos contiguos, que antes vivían en su mayor parte aislados, sin tener otro intercámbio económico que el que hacían con pequeñas aldeas vecinas. Los ferrocarriles salitreros constituyeron para ella un centro de atracción, un mercado occidental, adonde llevaron cereales, pastos de forraje y otros artículos; con ello se despertó poco a poco cierta vida económica en el interior y se mejoraron las condiciones de aprovisionamiento en las salitreras mismas.

Desde el punto de vista técnico, se caracterizan los ferrocarriles salitreros por las dificultades que les ofrece la Cordillera de la Costa y por la falta de agua: Iquique, por ejemplo, ha debido proveerse de agua desde Pica, que dista más de 100 kilómetros. Antofagasta ha tenido que llevar agua desde una distancia de 300 kilómetros, después de un gasto inicial de 300,000 libras esterlinas en la instalación consiguiente, con la cual se proveen en verdad no sólo las salitreras, sino también la ciudad misma. Económicamente contemplados, se caracterizan por la falta absoluta de competencia en su transporte y, en contraposición a los mineros, por una prosperidad siempre creciente, apoyada en el desarrollo inmenso de la industria salitrera, el centro del capitalismo moderno en Chile y la mayor industria en toda la costa occidental del continente sudamericano.

Sin embargo, el desarrollo, hasta ahora tan halagüeño, de los ferrocarriles salitreros, encierra importantes problemas para el futuro. Dos son los problemas que aparecen en la *industria salitrera*, base exclusiva de prosperidad y desarrollo en la vida de esa región. El primero es el de la existencia de salitre inexplotado. Muchas son, al respecto,

las opiniones dominantes: unos la calculan en cincuenta años, otro en ciento, y otros en doscientos años más, considerando en tales cálculos el aumento creciente de la demanda. Según la Delegación Fiscal de Salitreras (informe de 1909), los campos reconocidos hasta entonces, cerca de 6,000 kilómetros cuadrados, contendrían 5,400.000,000 de quintales españoles (un quintal español=46 kilógramos), lo que con un consumo anual de 50.000,000 de quintales españoles, alcanzaría para un siglo más. A esto debe agregarse el hecho de que aún quedan en la región 200,000 kilómetros cuadrados inexplorados. La Oficina Central de Estadística de Chile anota en su *Sinopsis* de 1914 la existencia «calculada solamente en la parte reconocida hasta hoy» de 1,000.000,000 de toneladas de salitre, lo que, agrega, aseguraría el abastecimienlo del mundo por lo menos durante doscientos años. En esta apreciación, el consumo anual podría llegar a un término medio de 5.000,000 de toneladas: en 1913, el año de mayor consumo, se exportaron sólo 2.738,339 toneladas por los distintos puertos chilenos.

Por diversos que sean los cálculos y las opiniones al respecto, se puede aceptar que el agotamiento del salitre no está ni con mucho cercano, y la actual generación no tendrá que temer la carencia de este valioso abono. Para los ferrocarriles salitreros no constituye, pues, el decantado agotamiento del salitre un peligro serio. Más serio es el problema de la competencia en el uso del salitre, circunstancia que podría explicablemente perjudicar en gran manera a la industria salitrera y con ello a nuestras empresas ferrocarrileras. Muchas han sido ya las tentativas hechas para obtener salitre artificial, y la guerra europea actual ha obligado a estudiar de nuevo los medios de hallar un substituyente del salitre. Alemania, el mayor consumidor de

salitre chileno y que en esta contienda guerrera ha aparecido como una nación de toda posibilidad económica, ha sido la que ha estudiado con más ahinco este punto. Según la estadística chilena, la exportación de salitre a Alemania llegó en **1912** a **539,769** toneladas; pero según las publicaciones alemanas sobre la materia (1), ese Imperio importó ese año **810,760** toneladas de salitre, diferencia que en esencial se explica por la circunstancia de que gran parte del salitre que de Chile se exporta «a la orden» para el Canal de la Mancha, sigue camino a Alemania. En una exportación total de Chile ascendente ese año a **2.498,598** toneladas de salitre (2) la importación alemana del mismo producto hace el **33%**, que se consume en la agricultura, especialmente en el cultivo de la betarraga, que es la materia prima de un producto que en tiempos normales se obtiene en mayor escala que en cualquier país y que se exporta, por lo tanto, en grandes cantidades al extranjero. Ese producto es el azúcar.

Ningún problema económico es y podrá ser de tanta trascendencia para nosotros como el del salitre. La industria salitrera es la base de la economía nacional. Dos tercios de las entradas de la nación emanan de esta fuente, y a ella están ligadas la prosperidad y decadencia del país entero. Natural es que en estos momentos, en que se habla con tanta insistencia del éxito obtenido en el exterior en la fabricación de salitre artificial como substituto del nuestro, *la cuestión salitrera* tenga seriamente preocupados a nuestros círculos dirigentes. La substitución del nitrato chileno significaría, en verdad,

(1) *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.*—Berlín, 1916.

(2) *Estadística Comercial de la República de Chile para* 1912.—Santiago, 1913.

la ruína de nuestras finanzas y con ello el retroceso de nuestro desarrollo cultural.

Haciendo, sin embargo, un estudio sereno de la economía de los países en que se habla de tales éxitos en la elaboración de salitre artificial, ante todo Alemania, y de la política comercial general que resulta necesariamente de la complejidad de los problemas económico-universales que caracterizan la vida moderna de los pueblos civilizados, podremos convencernos que el peligro de perder nuestro mercado de salitre no es de ninguna manera evidente, aún aceptando que los precios de producción del salitre artificial hayan llegado a ser inferiores a los del salitre nuestro, lo que no podemos constatar y de seguro no sucede, como no sucedía por lo menos hasta 1916, año en que aún permanecíamos en Alemania y podíamos imponernos personalmente de la cuestión. Hay una serie de factores de carácter político-económico que necesariamente tienen que regir en este problema. Los principales se pueden caracterizar brevemente en la forma siguiente:

1.º Sabemos que la industria alemana se caracteriza por su grande adaptabilidad a otras industrias: así hemos visto que las fábricas de maquinaria se convirtieron durante la guerra en gran parte en fábricas de munición, las de anilina y productos químicos se transformaron en fábricas de salitre artificial, y ello se llevó a cabo no sólo para obtener más material de guerra, como igualmente los productos azoados necesarios para ésta y la agricultura, sino a causa de quedar de hecho paralizada la exportación de máquinas y productos químicos, que son los artículos que Alemania manda al extranjero en mayor escala. Estas fábricas han sido sólo adaptadas *provisionalmente* a las industrias en cuestión, y es indudable que

terminada la guerra vuelvan a su antiguo destino, ya que el perfeccionamiento alcanzado por ellas en su producción primitiva será difícilmente alcanzado, a causa sobre todo del carácter provisional de que adolece, por la nueva rama industrial. Alemania está vivamente interesada en la mayor exportación posible de artículos que, como los anteriores, escasamente tienen rival en el mundo entero, y sus fabricantes tendrán bien presente que para colocarlos en el extranjero, necesitan adquirir en cambio otros productos o materia prima, ya que en el comercio universal las mercaderías se pagan, por lo común, como se observa en el mercado de letras, no con dinero, sino con mercaderías.

2.º El comercio internacional es tan complejo en los tiempos modernos y hay tantos intereses económicos creados entre los individuos que lo ejercen, que es muy difícil prescindir también de este factor en la cuestión salitrera. Todos sabemos que la vida comercial de Hamburgo está íntimamente ligada a la de Sud-América y en gran manera al salitre chileno. Sabemos, además, que hay fuertes capitales alemanes empleados en nuestras salitreras y que durante la guerra misma han seguido en actividad, acumulando materia para transportarla a Europa una vez que termine el actual conflicto. Los intereses así creados por parte de Alemania son tan vastos, que no pueden dejar de considerarse por parte del Gobierno alemán en la política económica que éste siga una vez hechas las paces. Si Alemania pretendiera independizarse de la economía extranjera, sobre todo de los productos de Sud-América, sufrirían vitalmente sus principales puertos.

3.º Hay que tomar en cuenta aún la política que ha seguido y seguirá Alemania en lo referente a su marina mercante: para que ésta pueda desarrollarse en la forma

a que justamente aspirará ese país, como puede aspirar cualquier otro pueblo, necesita fomentar un intercambio activísimo de productos, que sólo podrá alcanzarse con la importación, en especial de materia prima, de los países de ultramar. De otro modo, su navegación mercante no podría tener el estímulo que tendría de esta manera, ya que le faltaría el flete de retorno. Alemania es por excelencia un país industrial, que necesita llevar sus productos y manufacturas al extranjero, y en esto cifra su mejor porvenir, pues tiene los medios para competir ventajosamente con cualquiera nación. Su comercio se conquistaba el mundo antes de la guerra y lo podrá hacer después de ella.

Todos estos factores, que no pueden dejar de considerarse por quienes conozcan las características de la economía moderna, han debido poner de manifiesto lo exajerado de los temores que han dominado en Chile en cuanto al *porvenir del salitre en Alemania*. Es imposible, diremos completemente imposible, que un pueblo moderno como la Alemania, situado en medio de la vieja y civilizada Europa, pueda hoy día (nos referimos a los tiempos de paz) independizarse en absoluto de productos extranjeros que hasta el presente han entrado en grande escala por sus fronteras. La economía internacional moderna está tan extendida y es tan compleja, que no puede ser destruída, como diríamos, de una plumada, como fuera la dictación de una ley que sobre el particular realizara alguna nación. Esta situación es producto de una economía universal formada lentamente al calor vivificante de la civilización moderna.

Hemos oído muchas veces durante esta guerra citar juicios de alemanes eminentes sobre este problema. Conocedores, sin embargo, del espíritu que en general domina en

un pueblo en un conflicto de tan vital trascendencia como el actual, hemos debido ver en esos juicios sólo la manifestación de una política definida encaminada a un fin político y social más bien de carácter moral. El profesor Schumacher, de Bonn, dice, por ejemplo: «Como una de las páginas más brillantes de la historia de la industria alemana, figurará para siempre el hecho de que este país, en medio de un combate gigantesco como jamás un pueblo ha visto, ha logrado cultivar una nueva y gran rama industrial exclusivamente con medios proporcionados por la ciencia. La nueva industria de nitrógeno, creada con mágica virtud por la guerra actual, suministra espléndidamente a Alemania no sólo el salitre de que se la ha privado con la suspensión de sus importaciones, sino un nitrato más barato y mejor» (1).

Creemos oportuno recordar aquí también lo que hace poco más de un año pudimos observar, estando todavía en Alemania, respecto a la realización pretendida por algunos en ese país, de los ideales que sustentara el filósofo Fichte, cien años atrás, quien creía que Alemania podía y debía cerrar sus fronteras al extranjero para vivir completamente independiente. Aunque no faltaron voces que apoyaron ardientemente lo que se hacía revivir del filósofo, los economistas alemanes enmudecieron, a pesar de que muchos de ellos, como es natural que suceda en un país que se encuentra en lucha, según sus habitantes, de vida o muerte, trataban de explicar favorablemente muchos fenómenos económicos, políticos y sociales que en tiempos de paz no habrían aceptado. Este hecho prueba que la idea de vivir independiente del resto del mundo no

(1) Hermann Schumacher, *Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft.* —Leipzig, 1915.

puede realizarse en los tiempos que corremos: es un sueño de cien años atrás. Los pueblos, por el contrario, se afanan hoy en celebrar tratados comerciales en la mayor medida, porque saben que ellos con el intercambio consiguiente les benefician.

La más elemental política de previsión económica y social nos dice, sin embargo, que es conveniente que tomemos medidas que tiendan al mayor abaratamiento posible de nuestro salitre, condición que nos permita competir con cualquier otro producto azoado que se fabrique. La organización de la industria salitrera, hecha con el fin principal de llegar a reducir los costos de producción al mínimum posible, es a todas luces el desiderátum por que debemos empeñarnos. Es necesario emprender cuanto antes el estudio y la experimentación de los nuevos métodos de elaboración, hacer las exploraciones, las mensuras y los cateos que haya menester. Es necesario organizar la propaganda comercial y científica del producto, como su transporte y aprovisionamiento, dando especial importancia al problema de la centralización de las ventas. Es necesario regular en mejor forma la defensa de los juicios que se promueven sobre la propiedad salitrera; todo esto de acuerdo con lo que se propone en algunos de los varios proyectos que sobre la organización de esta industria se han presentado, el más reciente de los cuales es el elaborado por la Alta Comisión de Gobierno, que propone la creación de la Dirección General del Salitre, para que rija los destinos del producto en cuestión.

Es necesario que nos demos cuenta cabal de la trascendencia de este problema. La industria salitrera es la base sobre que descansa la economía nacional entera; a su florecimiento y decadencia está ligado el florecimiento y decadencia y el nivel cultural y material de la nación;

a las oscilaciones que experimenta en el mercado universal están ligadas las oscilaciones que experimenta nuestro cambio internacional. Corresponde al Estado su organización.

B. Desarrollo sistemático

La construcción de la Red Central obedeció en sí a un plan más o menos determinado de ferrocarriles en la zona central de Chile. Pero con ella no se satisfacían las aspiraciones de la nación entera, pues no ponía en comunicación a la vasta y rica zona que se extiende de Valparaíso hasta el límite con Perú y Bolivia. Marcado contraste con el desarrollo hasta aquí descripto, en que se tenían en vista principalmente intereses económicos y políticos más o menos aislados, forma, sin duda, el que tuvieron los ferrocarriles chilenos durante los últimos años. Ahora se trata de un desarrollo sistemático general, en que se tienen en vista los intereses de todo el país. El se debe, a nuestro modo de ver, a dos razones principales: 1.ª La tranquila y tradicional vida económica del país, dedicado hasta 1880 sobre todo a la agricultura y explotación de minerales de cobre, plata y oro, no daba en verdad motivo poderoso para pensar en una comunicación más rápida entre las diversas zonas nacionales; la consecuencia de ello, entrada la éra ferroviaria, fue el desarrollo libre ya tratado. Pero a partir de aquel año, en que Chile quedó dueño y señor de territorios inmensamente ricos, la vida económica tranquila y tradicional empezó poco a poco a sufrir tropiezos: las relaciones internacionales fueron tomando más y más el carácter de una lucha, no sólo económica, sino también política, circunstancia que envol-

vía de nuevo un peligro de guerra. Natural era que el Gobierno de Chile se preocupara más que antes en la defensa nacional, sobre todo en poner en comunicación rápida a los diversos puntos del país. Así nació la idea de un ferrocarril longitudinal, que, uniendo, por el centro, a los demás, se extendiera desde el extremo norte hasta Puerto Montt, y formara un sistema nacional de ferrocarriles; 2.ª Las necesidades de acercamiento internacional, tanto material como intelectual, que con el transcurso de los años tomaba más y más importancia y proporciones, hubieron de hacer pensar también en la construcción de ferrocarriles internacionales, que junto con facilitar el intercambio de productos de los países vecinos, pusieran en comunicación más rápida al país con Europa. Esta aspiración hubo de dar lugar a la formación de una política de ferrocarriles internacionales.

1. El ferrocarril longitudinal

La idea de construir un ferrocarril de Santiago al extremo norte del territorio nacional, a fin de acortar la distancia del centro y Sur del país con la región de Tacna y Arica, fue definitivamente aprobada en 1908, sobre la base de un proyecto presentado dos años antes por Don Pedro Montt, Presidente de la República a la sazón, y después de una fuerte resistencia hecha por parte de la Cámara. Si buscamos las causas verdaderas de tal oposición y de la tardanza general en la construcción del ferrocarril, que en su realización aprovecharía diversos trechos de líneas ya construídos independientemente en la zona norte, observaremos que sólo el escaso valor económico de la línea daba motivo a esa resistencia, ya

que nadie podía negar el valor político y sobre todo estratégico de ella. Ese escaso valor económico del ferrocarril se funda principalmente en dos factores: primero, gran parte de las regiones que atraviesa han sido hasta ahora pobres u ofrecen una producción relativamente tan pequeña, que no justificaban la construcción de una línea longitudinal por ellas; segundo, la vía marítima será a largas distancias una competidora eterna del longitudinal, en especial en el transporte de carga. A estos dos factores desfavorables a su existencia, hay que agregar el costo, en gran parte extraordinario, de su construcción, pues tiene que atravesar a mucha altura (2,415 metros en la estación José M. Balmaceda, 25° latitud sur) numerosos cordones transversales de cordillera que llegan hasta el mar, sin librarse hasta de usar cremallera en dos trechos (al Sur y al Norte de Illapel, entre Palquico y Socavón, y entre Matancilla y Pausa, respectivamente), hacer infinidad de curvas y pasar por largos túneles y puentes ocasionados por valles profundos. Para darse una idea aproximada de la irregularidad en el curso de la línea, baste saber que en el corto trecho de Cabildo a Coquimbo (374 kilómetros) sube primero a 1,030 metros y baja luego a 491 metros, sube a 866 y baja a 236, sube a 1,400 y baja a 0, sucesivamente. Con estas dificultades es casi imposible que pueda también competir en buenas condiciones con la vía marítima. La única ventaja económico-política que por ahora ofrece será la de contribuir a despertar la vida económica general en regiones hoy por hoy casi muertas; la primera consecuencia de él será el aumento progresivo del tráfico por los caminos ahí existentes y la apertura probable de otros, que poco a poco alimentarán el curso del longitudinal.

Los planes aprobados de construcción de la línea, pre-

parados por un grupo de ingenieros alemanes, aconsejaban su curso, por razones discutibles de estrategia, por el centro del país, aprovechando en la ejecución de trabajos los siguientes trechos ya construídos: ramal de Calera a Cabildo, hecho en 1890, con 72 kilómetros de extensión sur-norte; ramal de Choapa a Illapel, 20 kilómetros; ramal de San Marcos a Ovalle, 64 kilómetros; ferrocarril de Ovalle a Coquimbo y Serena, 118 kilómetros; ferrocarril de Copiapó a Pueblo Hundido, 187 kilómetros; ferrocarril de Lagunas a Zapiga (Jazpampa), 210 kilómetros, y ferrocarril de Arica a Tacna, 62 kilómetros. En su extensión total de 2,210 kilómetros (desde Tacna hasta Calera) aprovechaba así 733 kilómetros de ferrocarriles aislados. Tal ahorro sufrió, sin embargo, una pequeña reducción por la circunstancia de haberse tenido que cambiar la trocha de una línea con el fin de armonizarla con la de un metro tomada como general para el longitudinal; esa línea fue la de Ovalle a Coquimbo (118 kilómetros), que había sido construída con trocha de 1,676 metro, como las principales de la Red Central, de acuerdo, sin duda, con la idea de establecer alguna vez la conexión con ésta.

El ferrocarril longitudinal llega forzosamente a la costa en el puerto de Coquimbo, punto que con él ganará más y más en importancia, tanto económica como estratégica. Mayor importancia económica adquirirán también los puertos hacia los cuales tiene salida el longitudinal por medio de los ferrocarriles ya tratados de la zona norte, que, unidos al longitudinal en número de 17, han pasado en realidad a ser ramales de éste; adquirirán más importancia naturalmente los mayores, cuya atracción será evidente. El tráfico general de la zona norte tenderá a concentrarse en Coquimbo, Caldera, Taltal, Antofa-

gasta, Iquique, Pisagua y Arica una vez que se construya hasta este último puerto la línea longitudinal, que hoy llega todavía a la altura de Pisagua. Como este ferrocarril fue terminado sólo en 1915 en su extensión hasta Zapiga (Pisagua) y la estadística oficial de su explotación aún no ha aparecido, no podemos dar detalles sobre sus condiciones de funcionamiento y de vida económica.

Al poner en comunicación a los ferrocarriles aislados del Norte, formó el longitudinal una red ferroviaria extensa, que no puede unirse y formar una sola con la llamada Central únicamente por la diversidad de trocha (ésta tiene una trocha de 1,676 m. y aquélla de 1,00 m.) Pero, prescindiendo de este accidente inevitable, podemos constatar con orgullo que tenemos una gran red nacional de ferrocarriles, compuesta de una línea central longitudinal de 3,150 kilómetros (de Pisagua a Puerto Montt) y numerosísimos ramales transversales, tanto a la costa como a la Cordillera de los Andes. Toda la red constaba en 1917 de 8,445 kilómetros. Al caracterizar el sistema completo hay que reconocer: 1.º *Que los ferrocarriles perpendiculares a la costa son en general los proveedores del cabotaje nacional;* 2.º *Que el ferrocarril longitudinal tendrá que sufrir siempre la competencia de tal cabotaje, irresistible a largas distancias.*

2. Los ferrocarriles internacionales

En contraposición a otros países, la comunicación ferroviaria de Chile con las naciones vecinas (Argentina, Bolivia y Perú) es sumamente difícil: las elevadas cadenas de montañas de la Cordillera de los Andes, que se interpone como límite natural, son el mayor obstáculo. Si a esto agregamos la circunstancia de que la base de un

intercambio comercial activo entre los países en cuestión es relativamente pequeña por ahora, a causa en esencial de la clase de los productos principales, no nos parecerá extraño que los ferrocarriles internacionales desempeñen aún un papel modesto.

a. A la Argentina

Chile deslinda principalmente con la República Argentina, con la cual está unido por un ferrocarril que pasa por el Juncal (33°), que en una extensión total de 1,456 kilómetros pone en comunicación desde principios de 1910 las costas del Pacífico con las del Atlántico, en Sud-América. *La base económica y política que reconocen las relaciones chileno-argentinas* ha debido ser, a causa de la vecindad de las dos Repúblicas y de la comunidad de razas e idioma, cada vez más real. El acercamiento político reposa principalmente en la igualdad de origen, fuente imperecedera de fraternidad, que en tiempos de vida normal liga poderosamente a los pueblos de la misma sangre y de la misma historia. No han faltado, sin embargo, días en que por cuestiones de límites haya amenazado el peligro de guerra; pero tal situación no podía ser creada por diferencias político-sociales, sino por diferencias de carácter económico, que son generalmente las que arrojan hoy a los pueblos al campo de batalla. Finiquitadas como están esas cuestiones, el cultivo y mantenimiento de las relaciones chileno-argentinas encuentra una base que en el desarrollo de la vida normal llegará a ser un sólido pedestal en que descanse la futura grandeza de ambos países. El acercamiento económico de ellos reposa en el intercambio, siempre creciente, de sus productos, que es estimulado en esencial con el

aumento que la población ha experimentado en los postreros decenios y con las dificultades de comercio ultramarino que la guerra europea ha producido durante los últimos años, sobre todo en los últimos meses. El efecto estimulador que han tenido estos factores en el comercio chileno-argentino, robustecerá y mantendrá de hecho el intercambio de productos, tan débil en la historia económica de los pueblos latino-americanos entre ellos. El comercio chileno-argentino aumentaba de decenio en decenio, aunque lentamente, en los tiempos normales. Durante el último quinquenio, en que ha tenido que influir un factor imprevisto, el factor guerra, se desarrolló en forma más halagüeña aun: de un total de $ 13.214,943 de 18d a que ascendió el comercio exterior de Chile con la República Argentina en 1913 ($ 8.938,778 de importación a Chile y $ 4.276,165 de exportación a la Argentina) (1), llegó a uno de $ 20.924,417 de 18d en 1916 ($ 14.027,977 de exportación a la Argentina y $ 6.896,440 de importación a Chile) (2). El intercambio correspondiente a los años 1914 y 1915 alcanzó a $ 12.278,335 ($ 5.931,331 de importación a Chile y $ 6.347,004 de exportación a Argentina) y $ 17.832,465 ($ 11.101,831 de exportación a la Argentina y $ 6.730,634 de importación a Chile, respectivamente) (1).

Como puede observarse, durante la guerra ha habido también una modificación fundamental en la relación de los valores de importación y exportación chileno-argentina, modificación que favorece substancialmente a Chile en el comercio con la vecina República. Entrando en los detalles de los valores de la exportación a la Argentina,

---

(1) *Sinopsis Estadística de la República de Chile.*—Santiago, 1917.

(2) *Anuario Estadístico*, vol. XI.—Santiago de Chile, 1917.

podremos encontrar las causas del fenómeno apuntado. La cifra de exportación correspondiente a 1916 se descompone de la manera siguiente: industrias extractivas, productos de la minería, $ 130,705 de 18d; productos naturales de aguas y bosques, $ 584,517; productos de la ganadería, $ 6.300,956, y productos de la agricultura, $ 4.204,819; industrias manufactureras, productos de la industria alimenticia, $ 418,744; bebidas y licores, 185 mil 632 pesos; tabacos y cigarros, $ 2,780; productos de la industria textil, $ 490; productos de las industrias químicas, $ 25,921; materiales y útiles para el transporte, $ 13,449; productos de industrias y manufacturas diversas, $ 439,168; exportación nacionalizada, $ 1.721,396. Los productos de principal exportación a la Argentina son, así, los de la ganadería y los de la agricultura. Sobresalen entre los primeros la lana común, que en ese año llegó a un valor de $ 5.443,895 de 18d; los cueros y otros despojos animales, en bruto, que llegaron a $ 468,238, y la carne congelada, que alcanzó a $ 256,640. Sobresalen entre los segundos los frejoles, que en 1916 llegaron a una exportación de $ 1.148,601; las nueces, que llegaron a una de $ 912,637; la cebada malta, a una de $ 723,177; las arvejas, a una de $ 541,361; los descarozados, a una de $ 247,329; las lentejas, a una de $ 179,580; y las papas a $ 134,708 (1). Las causas del incremento de nuestras exportaciones a la República Argentina, a juzgar por la clase de productos que las componen, se encuentran indiscutiblemente en la situación creada por la guerra europea, que ha aumentado considerablemente en los países beligerantes la demanda de lana, de cereales y productos alimenticios de toda clase. La Argentina es, en

(1) *Anuario Estadístico de la República de Chile*, vol. XI.—Santiago, 1917

buena parte, un país de tránsito en los artículos procedentes de Chile.

En cuanto a las importaciones chilenas de productos argentinos, hay que observar que, como sucedía también hasta antes de la guerra, ellas se reducen principalmente a animales vivos y productos de la agricultura. Debemos, sin embargo, anotar la circunstancia de que últimamente ha progresado de modo considerable la importación de productos de las industrias textiles, que en **1916** llegaban ya a un valor de $ 876,071. No cabe duda que este aumento obedece, en gran parte, también a las dificultades producidas en el tráfico marítimo por el conflicto europeo, que ha tenido que restringir extraordinariamente los fletes a Sud-América, encarrilando algunas importaciones a Chile por medio de Argentina. La vecina República es, pues, en cierta medida, igualmente un país de tránsito hacia Chile en estos artículos. Hay que convenir, sin embargo, en que las industrias manufactureras de ese país han debido tener con la guerra un desarrollo muy comprensible, que ha de perdurar, sin duda, en los tiempos venideros de paz, de modo que el intercambio con Chile se mantendrá también, en parte por lo menos.

La base económica y política que en las postrimerías del siglo pasado y en los albores del actual existía en las relaciones chileno-argentinas, reconocida en la conferencia del Estrecho celebrada entre el Presidente Roca y el Presidente Errázuriz, dió vida al **Ferrocarril Transandino por el Juncal**, llamado también Transandino Clark por el nombre de sus constructores, única vía férrea que une a Chile con Argentina. Con un recorrido de **251** kilómetros, puso en comunicación a las ciudades de Los Andes, en Chile, con Mendoza, en Argentina, ciudades ambas unidas ya del mismo modo con Valparaíso y Buenos Aires,

respectivamente. La línea de la ciudad de Los Andes hasta la frontera argentina, construída de 1906 a 1910, es de 70,5 kilómetros, y la de Mendoza a la frontera chilena, de 180 kilómetros.

Técnicamente, ofreció la apertura del ferrocarril transandino por el Juncal grandes dificultades: a las numerosas e ineludibles curvas a través de las montañas, hubo que agregar las extensas y fuertes pendientes de hasta 7,8 por 100 que hubo que hacer por el lado de Chile, pendientes que obligaron también el uso de la cremallera en una extensión de 21 kilómetros; a esto hubo que añadir la construcción de un largo túnel de 3,039 metros en la línea divisoria (Túnel de la Cumbre), del cual corresponde, más o menos, la mitad de extensión a cada país. Todas estas dificultades hicieron necesaria la adopción de la trocha angosta de un metro en el trayecto de la cordillera. en oposición a la de 1,676 m. que tienen las líneas de Valparaíso a Los Andes y de Mendoza a Buenos Aires. A estas dificultades de construcción y de tráfico hay que agregar todavía los grandes entorpecimientos ocasionados en este último por la crudeza de los inviernos en la cordillera: a la altura de 3,205 metros sobre el nivel del mar, a que llega la línea por el lado de Chile, caen fuertes nevadas, que cierran la línea e interrumpen el tráfico por semanas y meses enteros. Las mayores dificultades técnicas se presentan, en verdad, en la sección chilena, y ello se explica porque este lado se encuentra geográficamente expuesto a los vientos del Océano Pacífico y con ello a toda clase de tempestades.

Desde el punto de vista económico, el ferrocarril transandino ha tenido que tropezar en su marcha con las *desventajas* que a toda Empresa de esta clase ofrece la escasa población que habita los países entre los cuales se

extiende (5 habitantes por kilómetro cuadrado en Chile, 2 a 3 en la Argentina) y el consiguiente reducido intercambio económico de pueblos que en su vida comercial se dedican casi del todo a la exportación de sus productos a ultramar. A estas desventajas generales hay que agregar algunas especiales, tanto de carácter *político-económico como técnico y económico puro*, que dificultan el desarrollo del transporte de carga de seis maneras: 1.ª, la política comercial seguida por la Empresa ferrocarrilera de Buenos Aires al Pacífico, que administra el ferrocarril Gran Oeste Argentino y el Transandino hasta la frontera con Chile, con que está en conexión, y que dificulta el transporte de carga a través de la Cordillera de los Andes imponiendo y defendiendo la imposición de tarifas tendientes a este fin; los intereses de esta Compañía son contrarios al encarrilamiento del tráfico hacia el Pacífico; 2.ª, el transbordo a que da lugar la diversidad de trocha en el ferrocarril; 3.ª, la paralización frecuente del tráfico ocasionada por las nevazones y tempestades (a mediados de Mayo del presente año, por ejemplo, la nieve caída en la línea entre las estaciones de Portillo y Caracoles llegó a un espesor de dos metros; en otros puntos cayeron peñas y rodados, de modo que el tren que iba de Los Andes a Mendoza no pudo atravesar ese día la cordillera y tuvo que regresar al punto de partida); 4.ª, las fuertes pendientes que hace la línea al atravesar la cordillera, pendientes que obligan a restringir la cantidad de transporte: el peso bruto de los trenes que circulantes, según el ingeniero argentino señor Ramallo, de 130 toneladas, y su número, según el mismo, no podría ser mayor de seis por día en cada dirección (1); 5.ª, la clase de carga

(1) CARLOS M. RAMALLO, *Comunicaciones Ferroviarias Internacionales y su Reglamentación.*—Buenos Aires, 1917.

que en tiempos normales ha sido el objeto principal del transporte terrestre de la República Argentina hacia Chile, que consiste en ganado: la conducción a pie hace la mayor competencia posible al ferrocarril transandino, competencia que se favorece por la larguísima extensión de la frontera chileno-argentina y por la cercanía a Chile de grandes regiones de crianza de ganado en la Argentina; y 6.ª la competencia de la vía marítima (Estrecho de Magallanes).

Así se explica que *el tráfico por la vía transandina* haya sido realmente *modesto* hasta ahora, a pesar de los importantes centros que pone en comunicación ferroviaria, los puertos mayores de las costas occidental y oriental de Sud-América, y a pesar de las inmensas y ricas regiones que atraviesa. La carga transportada por el transandino (sección chilena) en 1910, año de su apertura, fue de 36,050 toneladas (4,581 ascendente y 31,469 descendente), en su mayor parte animales; en 1911 llegó a 28,489 toneladas (1,466 ascendente y 27,023 descendente); en 1912 fue de 19,251 toneladas (4,298 ascendente y 14,953 descendente); en 1913 alcanzó a 13,365 toneladas (4,169 ascendente y 9,196 descendente); en 1914, último año que trae la Estadística de los Ferrocarriles Particulares publicada en 1917, llegó a sólo 6,654 toneladas (3,332 ascendente y 3,332 descendente). Mucho más favorecido ha sido, sin duda, el tráfico de pasajeros y el transporte de equipajes y encomiendas: en 1910 hubo una conducción de 20,566 pasajeros y 1,019 toneladas de equipaje y encomiendas; en 1911 llegaron estas cifras a 20,914 y 1,084 respectivamente; en 1912 fueron de 17,391 y 838; en 1913, de 22,355 y 1,153; y en 1914, de 13,104 pasajeros y 690 toneladas de equipajes y encomiendas (1).

(1) *Estadística de los Ferrocarriles Particulares.*—Santiago de Chile, 1917.

Tenemos, así, que el comercio de las provincias argentinas de Mendoza y demás que deslindan por el Oeste con la Cordillera de los Andes, comercio que hasta el primer cuarto del siglo pasado, término del dominio español, debió haberse hecho en especial hacia el Pacífico, y que con la independencia de Argentina y la construcción posterior de sus ferrocarriles se ha hecho principalmente hacia el Atlántico, continuó con pequeña variación en esta misma dirección aun después de la apertura del transandino que nos ocupa, que acorta, sin embargo, inmensamente las distancias (de Mendoza al Pacífico, 251 kilómetros de ferrocarril; al Atlántico, 1,045 kilómetros). Pero la causa de esto está no sólo en los inconvenientes ya nombrados que dificultan el desarrollo del transporte de carga por el ferrocarril, sino también en la pertenencia nacional de tales provincias, cuya vida social, política y económica está directamente ligada hacia las costas del Atlántico. No es, pues, como muchos creen, extraño que el transporte desde tales provincias se dirija al Este, desfavoreciendo con ello el tráfico transandino de carga; pero es indudable que con el transcurso de los años, y sobre todo a medida que el cultivo y la colonización general se hagan más intensos en estos países, con lo cual ha de aumentar de seguro el intercambio comercial, experimentará una notable variación, y de ser en los primeros años de su explotación una vía que sirve especialmente al transporte de pasajeros, pasará a prestar sus principales servicios a la carga.

La situación creada por la guerra actual en el comercio internacional, tiende, naturalmente, a estimular cierta evolución en este sentido. Muy digno de consideración es a este respecto el hecho a que ha llamado últimamente la atención en la prensa chilena el distinguido ingeniero

señor Francisco Mardones, de que la importación de Argentina ha descendido por el Ferrocarril Transandino de 45,04%, a que llegaba en 1911, a 11,81% en 1916, en tanto que la exportación a la vecina República ha subido por el Transandino de 1,35%, a que alcanzaba en 1911, a 28,59% en 1916. En efecto, los valores de la importación anual por este ferrocarril fueron, en 1911, $ 9.644,060 de 18 d; en 1912, $ 3.207,787; en 1913, $ 2.041,475; en 1914, $ 439,266; en 1915, $ 102,829; en 1916, $ 814,453 (1). Los valores de la exportación por la misma vía fueron, en cambio, en 1911, $ 68,171 de 18 d; en 1912, $ 92,522; en 1913, $ 111,242; en 1914, ?; en 1915, $ 503,589; en 1916, $ 4.010,249 (2). Esta alza, tan importante para nosotros, de la exportación transandina hacia la Argentina en 1916, nos promete cifrar mayores esperanzas en el futuro de nuestro comercio con esa nación, a pesar de que hoy por hoy se limita casi exclusivamente al dominio de la agricultura, que en un país minero por excelencia como el nuestro no puede constituir, al menos por ahora, la rama principal de su riqueza. En esa cifra de $ 4.010,249 de exportación por el ferrocarril transandino a la Argentina, entran, en efecto, $ 3.734,006, que corresponden a productos de la agricultura, $ 180,390 a productos de las industrias manufactureras y sólo $ 6,721 a productos de la minería chilena (2). Entre los productos de la agricultura figuran en primer lugar las leguminosas, cuya exportación transandina llegó ese año a $ 1.556,951 oro de 18 d, y las papas, frutas y hortalizas, que llegaron al valor de $ 1.323,252, figuran-

---

(1) Francisco Mardones, *Comercio por el Ferrocarril Transandino*, artículos publicados en el diario *La Nación*.—Santiago de Chile, 1918.

(2) Tomamos los datos estadísticos de las publicaciones del señor Francisco Mardones, hechas en el diario *La Nación*.—Santiago de Chile, 1918.

do en tercer lugar los cereales, con $ 745,559. Entre los productos de las industrias manufactureras aparecen ante todo las alimenticias, con un valor de $ 94,592; las maquinarias y herramientas para industrias, con $ 23,447; y las industrias químicas, con $ 12,095, figurando el rubro «industrias y manufacturas diversas» con $ 45,057 de 18 d. Entre los productos de la minería está el salitre, el carbón y el azufre.

En la cifra de $ 814,453, a que llegó el total de las importaciones de Argentina a Chile por el ferrocarril transandino en 1916, figuran, por el contrario, en primer lugar los productos de las industrias manufactureras, que aparecen con un valor de $ 572,115, producción que en gran parte es nacionalizada, pues viene seguramente de Europa; figuran en seguida los productos de la agricultura, con $ 213,207, y los de la ganadería, con $ 23,787. Entre los productos de las industrias manufactureras están ante todo los textiles, con $ 188,229; los materiales y útiles para el transporte, con $ 167,282; e industrias y manufacturas diversas, con $ 109,255. Entre los productos de la agricultura figuran en esencial los vegetales alimenticios, con $ 199,900. Entre los de la ganadería figuran ante todo los animales vivos, con $ 12,542; las lanas y crin animal, con $ 6,416; y la avi y apicultura, con $ 3,899 (1). Notable es la variación que ha sufrido la cuota de la importación de animales vivos por el transandino en 1916, que ha disminuído desmesuradamente, decreciendo con ello en igual forma las importaciones totales de Argentina a Chile por el ferrocarril que nos ocupa.

No obstante el progreso relativo alcanzado en los úl-

(1) Francisco Mardones, publicaciones citadas.

timos tiempos, a partir de 1916, en el transporte del ferrocarril transandino por el Juncal, podemos llegar a la conclusión de que el tráfico de carga por esa vía es a todas luces modesto, no pudiendo constatar en la explotación total de ella un aumento progresivo de conducción de carga que estrechara más y más las relaciones comerciales y económicas de los países que une. No sucede lo mismo con la conducción de personas, que es mucho más activa, como hemos podido ya observar. De las entradas de la explotación de este ferrocarril correspondía al transporte de pasajeros en **1910** el 66,4 % y al de equipaje y encomiendas el 9,9%; en **1911** llegaron estas cifras a 57% y 12,4% respectivamente; en **1912**, a 57,14% y 13,17%; en **1913**, a 68,43% y 13,01%; en **1914**, a 74,72% y 14,3% (no se han publicado las cifras correspondientes a los años siguientes (1). Como el transporte de equipajes está ligado en general al de pasajeros, podríamos decir que en término medio el 75% de los productos de explotación del transandino en los años señalados, que forman su primer quinquenio de existencia, proviene del servicio de pasajeros. Las entradas de carga hicieron así sólo el 25°/o, en números redondos, del total de explotación. Esta proporción debe haber experimentado un notable cambio durante el último tiempo, sobre todo en el año pasado, a causa de la escasez de fletes marítimos y de la situación general creada por la guerra a los viajeros y al comercio internacional, particularmente en este caso entre Chile y Argentina. No podemos, sin embargo, concretar con más seguridad este hecho, a causa de no disponer de las cifras estadísticas oficiales correspondientes. Por

---

(1) *Estadística de los Ferrocarriles Particulares y del Estado.*—Santiago de Chile, 1911-1917.

informaciones publicadas en la prensa, sabemos, desde luego, que en **1917** hubo en este ferrocarril una entrada de **495** mil **801** pesos por pasajeros y $ **649,345** por carga, cifras que nos dejan ver un cambio radical en la proporción de los transportes de los años anteriores.

El tráfico por el transandino se compone en mayor cantidad de chilenos que de argentinos. Y ello se explica. Las relaciones que durante los últimos decenios ha debido tener Chile con los grandes países, han alterado su propio nivel cultural, no sólo espiritual, sino materialmente: la agricultura, la industria y el comercio son hoy relativamente florecientes. El desarrollo de la cultura social y espiritual ha provocado cierta corriente hacia el Este. La vida moderna tiende más y más al mayor ahorro de tiempo. El viaje marítimo de Valparaíso a Buenos Aires y Montevideo, vía Magallanes, se ha hecho, por término medio, en catorce días. Con la apertura del transandino se le acortó en doce días. Natural era así el favor que debía tener el ferrocarril. El uso del transandino por pasajeros aparece, además, favorecido por la circunstancia de que posibilita a los que van a Europa el conocimiento de un centro de cultura moderna tan vasto y progresista como es Buenos Aires, que es un atractivo que tomando la vía marítima no se alcanza en realidad, pues en tiempos normales los vapores en dirección a Europa se detienen sólo pocas horas en el Río de la Plata, principalmente en Montevideo; además, les evita sufrir las incomodidades inherentes à las tempestades marítimas del Sur de Chile y Argentina, antes y después del Estrecho de Magallanes. Gran número de estos pasajeros pertenece en tiempos normales al tráfico entre Chile y Europa, por lo cual el transandino por el Juncal ha llegado a ser en parte «una vía de acceso a Europa».

Hasta dónde y en qué forma también modificará la reciente apertura del Canal de Panamá las condiciones de tráfico en el transandino, no se puede decir con seguridad; pero dada la disminución de las distancias que para muchas regiones por que cruza este ferrocarril habrá hacia Norte-América y la de 1,290 millas marinas que con la apertura del Canal experimenta la vía marítima entre Valparaíso y Liverpool o Hamburgo (estos puertos distan por vía Magallanes 9,150 millas marinas, y por vía Panamá 7,860 millas marinas), es de prever una modificación, porque las menores distancias marítimas pueden traer consigo una rebaja relativa en el valor de los transportes ultramarinos.

Estas y las anteriores circunstancias nos incitan a estudiar y patrocinar en el futuro una *política ferroviaria transandina* capaz de contrarrestar toda influencia desfavorable a la explotación de un ferrocarril que ha demandado considerables sacrificios en su apertura y que podría tener un porvenir más venturoso que hasta el presente. Pero para ello es necesario obrar en combinación con la República Argentina. Poca utilidad práctica tiene, en verdad, el observar en este punto pasivamente el desarrollo del transporte por el ferrocarril transandino en los pasados años, si no pensamos y adoptamos pronto una norma de conducta que nos lleve a fijar armónicamente con la Argentina una política comercial general y especial que repose en hechos de mutuas ventajas económicas y aun políticas y sociales. Con un estudio detenido de la producción y las necesidades de ambos países (que nos propondremos también como objeto de posteriores investigaciones, cuando entremos a estudiar nuestro comercio), podríamos llegar a resultados prácticos sobre la materia y decidirnos con pres-

teza. Sólo con la celebración de tratados comerciales de mutua conveniencia o con la adopción de una política económica racional y estimulante entre ambos países, podremos resolver el problema del tráfico transandino, que es susceptible de un aumento de relativa consideración. Sólo así, cuando, por ejemplo, el Gobierno argentino imponga la adopción de tarifas verdaderamente racionales en la parte que le corresponde del transandino y se unifiquen las tarifas en todo sentido, será posible evitar los perjuicios y los males que se ocasionan hoy día al intercambio económico terrestre, en que, como oportunamente lo anota el señor Mardones (1), para la mayor parte de las mercaderías que se transportan por el transandino, el flete entre las ciudades de Los Andes y Mendoza «difiere poco, por exceso o por defecto, del correspondiente al recorrido Los Andes-Buenos Aires», pudiéndose constatar que, entre otros productos, el azufre tiene que pagar un valor superior de transporte a Mendoza que a Buenos Aires... La política argentina de tarifas ferroviarias internacionales con Chile, favorece, por el contrario, en gran manera la exportación de animales.

A estas dos direcciones en que deberá encaminarse previamente la política ferroviaria transandina del futuro, es decir, hacia la adopción de una política comercial general de mutuas ventajas entre Chile y Argentina y hacia la fijación de tarifas racionales y uniformes para ambos lados de la cordillera, es menester agregar una tercera, de no escasa significación práctica: la de la continuidad del tráfico ferroviario. Habría que obtener

---

(1) FRANCISCO MARDONES, *Comercio por el F. C. Transandino,* artículos publicados en el diario *La Nación.*—Santiago de Chile, 1918.

tal continuidad en dos sentidos: primero, con el vencimiento de los obstáculos que se oponen en ciertas épocas del año a la marcha regular del ferrocarril, obstáculos motivados en gran parte por las tempestades y el mal tiempo; y segundo, con la conexión inmediata del ferrocarril transandino, que es de trocha de 1 metro, con los ferrocarriles argentinos y chilenos que poseen igual trocha, como son el del Estado argentino a San Juan y el del Estado chileno al Norte (Longitudinal). El allanamiento de estos inconvenientes, entre ellos especialmente el del transbordo, a que los economistas dan mucho más importancia que los ingenieros, abriría al ferrocarril transandino un campo más vasto de servicios y robustecería considerablemente su base económica. El señor Francisco Mardones ha formulado en los artículos de prensa antes citados un atinado proyecto, que junto con satisfacer anhelos ya antiguos de tráfico ferroviario en los centros principales de la República, resuelve en forma práctica el problema en este punto: aconseja, por el lado de Chile, cambiar la trocha de 1,676 m., que tiene actualmente la línea Santiago-Valparaíso, por la de 1,00 m., que tienen el longitudinal y el transandino; con ello quedaría conectado de modo inmediato este último con el primero y con los centros principales de la República. Pero junto con realizar esta operación, habría necesidad de comunicar por ferrocarril de trocha ancha (1,676 m.) a Santiago y Valparaíso por Casablanca, para que este trecho quedara siempre en conexión inmediata con la Red Central. Con la realización de estas obras se satisfaría el anhelo público de acortar la distancia ferroviaria entre la capital de la República y Valparaíso, pasando por Casablanca, y se allanaría la dificultad, siempre creciente, del exceso de tráfico por

la actual línea a ese puerto. Por el lado argentino cree el señor Mardones que se podría conectar con trocha de 1 metro a la ciudad de Mendoza con Algarrobo y salvarse el inconveniente. Pero para poner en práctica estas ideas y proyectos, hay necesidad de realizar previamente las aspiraciones ya esbozadas de política comercial general entre Chile y Argentina. De otro modo no se obtendrían los beneficios que podrían esperarse. Tratar de allanar las actuales dificultades de tarifas con la explotación del transandino por una tercera Empresa, como se ha llegado a pensar, es perder el tiempo, porque el problema no puede resolverse sino por la acción conjunta de ambos Gobiernos en la celebración de tratados comerciales de mutuo beneficio o en la prosecución de una política económica internacional tendiente a facilitar este intercambio. El Gobierno argentino tendría que entrar al efecto en negociaciones con la Empresa ferroviaria cuyos intereses son por ahora contrarios a este anhelo. Sólo así podría también nuestro Erario ahorrar, con beneficio para la comunidad entera, el sacrificio de 75,000 libras esterlinas anuales a que asciende la garantía de intereses por los capitales particulares invertidos en la Empresa, porque el intercambio comercial sería permanente y tendría siempre la tendencia a aumentar, en provecho de la riqueza y fraternidad de ambos pueblos.

b. A Bolivia

En segundo lugar, deslinda Chile con Bolivia. La situación geográfica, interior, de este país, desprovisto de costas marítimas, como en Europa la Suiza y la Servia, hace, naturalmente, que sus vías internacionales ed

tráfico terrestre desempeñen un papel relativamente más importante que en los demás países, y que por lo mismo aparezcan así también más desarrolladas. Como el país, por otro lado, está colocado muy cerca del Océano Pacífico y muy lejos del Atlántico, resulta que el tráfico con el exterior está, por naturaleza, obligado a seguir la primera dirección, y encaminarse especialmente a través de Chile. Así se explica que en la actualidad haya dos ferrocarriles entre estos países. Nuestro comercio exterior con Bolivia, que se hace, podríamos decir, exclusivamente por ferrocarril, es aproximadamente un tercio de nuestro intercambio con Argentina; pero, en absoluto, presenta valores superiores al que sostenemos por ferrocarril con la República Argentina. En efecto, en los años de 1912 a 1916, último quinquenio que aparece en nuestras estadísticas oficiales (1), llegó a $ 4.191,622 de 18 d ($ 266,452 de importación y $ 3.925,170 de exportación) en 1912; a $ 4.345,708 ($ 146,645 de importación y $ 4.199,063 de exportación) en 1913; a $ 2.790,182 ($ 339,763 de importación y $ 2.450,419 de exportación) en 1914; a $ 2.379,017 ($ 279,443 de importación y $ 2.099,574 de exportación) en 1915; y a $ 5.812,257 ($ 546,516 de importación y $ 5.265,741 de exportación, en 1916. Si comparamos el desarrollo de nuestro comercio con Bolivia y el desarrollo de nuestro comercio con la Argentina durante el último quinquenio, podremos observar que las perturbaciones producidas por la guerra europea en nuestra vida comercial son mucho más marcadas en el intercambio de Chile con Argentina que con Bolivia. Ello se debe al ca-

(1) *Sinopsis Estadística de la República de Chile.*—Santiago, 1917.

rácter de las vías respectivas de tráfico y al hecho de que entre ambos países se mantiene un comercio relativamente activo. Comunicada Bolivia sólo por ferrocarril con Chile, no pudo sufrir todas las consecuencias perturbadoras de la guerra europea en su comercio exterior, como debía suceder con los países que ejercen este intercambio de productos en esencial por mar, como son Chile y Argentina. Una buena parte de este comercio exterior quedó libre de las perturbaciones de tráfico marítimo provocadas en especial por la escasez de fletes.

Las condiciones en que se desarrolla el intercambio comercial boliviano explican también que en los valores de exportación de Chile a Bolivia haya gran número de mercaderías nacionalizadas (en 1916 el 60% aproximadamente del valor total de nuestras exportaciones a la República Andina). Se desprende de estas y aquellas observaciones la grande importancia que para la vida económica nacional tiene el intercambio comercial activo de los países de Sud-América entre sí en caso de un conflicto externo como el actual.

Por lo demás, la natural depresión experimentada por nuestras exportaciones a Bolivia en los años 1914 y 1915 recibió una poderosa compensación ya en el año 1916, normalizada un tanto la situación. El estudio en detalle de las exportaciones chilenas a Bolivia en 1916 con las correspondientes importaciones y el comercio de tránsito marítimo, nos pondrá en el caso de apreciar mejor *la base económica sobre que descansa y se desarrolla nuestro tráfico con la República Andina*, que es el fin principal de nuestra actual tarea.

En el total de las *importaciones* chilenas procedentes de Bolivia en ese año, figuran las industrias extractivas con un valor de $ 193,707 oro de 18 d. Lugar preponde-

rante ocupan aquí los productos de la agricultura, que llegaron a un valor de $ 41,262. Le siguen los productos de la ganadería, con $ 36,592; los productos naturales de aguas y bosques, con $ 34,564; y por último los de la minería, con $ 1,289. Las industrias manufactureras figuran con un valor de $ 332,319. Ocupan el lugar preponderante los materiales y útiles para el transporte con $ 228,785, a los cuales siguen los productos de las industrias metalúrgicas, con $ 32,446; productos de industrias y manufacturas diversas, con $ 38,347; y productos de diferente índole (industria alimenticia, textil, química, etc.) con valores mucho menores. Entre los materiales y útiles para el transporte, que constituyen la partida principal, figuran los rieles para ferrocarril, con $ 208,523, y las eclisas, con $ 14,041. Los minerales y metales preciosos figuran, finalmente, con un valor de $ 30,086.

En el total de las *exportaciones* chilenas a Bolivia en ese año figuran las industrias extractivas con un valor de $ 502,250 oro de 18 d. El primer lugar lo ocupan los productos de la agricultura, que alcanzaron a $ 397,666. Le siguen los productos naturales de aguas y bosques, con $ 40,184; los productos de la minería, con $ 36,021; y los de la ganadería, con $ 12,817. Entre los productos de la agricultura, la partida principal de este grupo, figuran la cebada común, con $ 57,920; la cebada malta, con $ 33,191; el trigo, con $ 13,306; el trigo mote, con $ 43,722; los garbanzos, con $ 19,682; las lentejas, con $ 13,185; las papas, con $ 10,583; las nueces, con $ 11,477; las pasas, con $ 36,741; el pasto, con $ 69,373; las aceitunas, con 37,284. Las industrias manufactureras figuran con un valor de $ 1.571,955. El primer lugar está ocupado por los productos de las industrias alimen-

ticias, con **$ 736,934**; el segundo lo ocupan las bebidas y licores, con **$ 716,535;** el tercero, los productos de las industrias químicas, con **$ 56,625;** las industrias y manufacturas diversas ocupan los lugares que siguen. Entre los productos de la industria alimenticia figuran la harina de trigo, con **$ 474,511**; la sémola, con **$ 36,834**; los fideos, con **$ 23,529;** las galletas, con **$ 123,520.** Entre las bebidas y licores están el alcohol, con **$ 689,240;** y los vinos, con **$ 22,885.**

En las *exportaciones nacionalizadas* de Chile a Bolivia, cuyo valor total llegó en **1916** a **$ 3.191,536** de **18d,** figuran los productos de las industrias extractivas con **$ 1.176,125;** los de las industrias manufactureras, con **$ 1.999,411;** y el numerario y los metales preciosos, con **$ 16,000.** Entre los productos de las industrias extractivas aparecen ante todo el carbón de piedra, con **$ 767,354;** el petróleo crudo, con **$ 120,448;** la madera de pino, con **$ 116,455**; el carbón de coke, con **$ 83,879**; el hierro en lingotes, con **$ 17.675;** y los caballos, con **$ 19,667.** Entre los productos de las industrias manufactureras figuran principalmente la azúcar refinada, con **$ 50,723;** los sacos vacíos de cáñamo, con **$ 47,223**; las drogas surtidas, con **$ 27,753**; el alcohol potable, con **$ 90,265**; la dinamita, con **$ 95,087**; los fulminantes para minas, con **$ 58,927**; la gelignita, con **$ 39,272**; las guías para minas, con **$ 37,771**; el hierro o acero en barras o planchas, con **$ 115,118**; el hierro en planchas liso y galvanizado, con **$ 33,988**; el hierro en planchas acanalado y galvanizado, con **$ 27,373**; los artefactos de hierro no especificados, con **$ 192,274**; los cañones, caños, tubos y sus útiles, con **$ 54,747**; los tornillos con o sin golillas, con **$ 27,620**; las máquinas, aparatos y sus piezas, con **$ 85,951**; las máquinas industriales, con

$ 29,325; las piezas para máquinas, con $ 88,840; las máquinas, aparatos y útiles eléctricos, con $ 25,902; los rieles, con $ 93,973; las correas para máquinas, con $ 29,212; el papel para imprimir, con $ 25,253; y las botellas vacías, con $ 71,135.

El *tránsito a Bolivia* a través de Chile se efectúa hoy día por los puertos de Antofagasta y Arica. Las mercaderías reembarcadas del extranjero con destino a la República Andina, vía Arica, llegaron en el año 1916 a un valor de $ 37,022 de 18 d (parafina $ 35,805, y nafta $ 1,217). El tránsito vía Antofagasta llegó, en cambio, a $ 8.765,247. El tránsito *de* Bolivia se hace, según los datos estadísticos, por Arica, Mejillones y Antofagasta. Por Arica alcanzó en 1916 al valor total de $ 73.396,999 de 18 d, contándose entre las mercaderías principales de exportación los productos de la minería, que llegaron a la cifra de $ 73.303,771; les siguen los de la ganadería, con $ 70,103; los de la agricultura, con $ 20,805; y las industrias y manufacturas diversas, con $ 2,120. Entre los productos de la minería figuran el antimonio, con $ 564,395; las barrillas de antimonio, con $ 42,000; las barrillas de bismuto, con $ 66,126; las de cobre, con $ 8.576,310; las de estaño, con $ 28.505,023; las de Wolfram, con $ 10.560,469; los minerales de cobre, con $ 22.867,010; los minerales de Wolfram, con $ 667,266 y otros con cantidades menores. Entre los productos de la ganadería están la lana de alpaca, con $ 57,880; la lana de llama, con $ 10,448 y otros de valores menores. Entre los productos de la agricultura figura sólo el algodón en rama, con $ 20,805. El tránsito de Bolivia por Mejillones fue de un valor de $ 16.474,133, en que figuran las barrillas de estaño con $ 15.346,907; las de antimonio, con $ 574,437; las de Wolfram, con $ 410,742;

las de plata, con $ 139,235; y las de zinc, con $ 2,812. El tránsito del mismo país por Antofagasta llegó a un valor de $ 46.084,153 de 18 d., en cuya suma entran los minerales metálicos en bruto o simplemente concentrados con $ 44.751,830; los productos naturales de aguas y bosques, con $ 20; los productos de la ganadería, con $ 121,986; los productos de la agricultura, con $ 207; las industiias metalúrgicas, con $ 208,119; las industrias y manufacturas diversas, con $ 3,051; y los numerarios y metales preciosos, con $ 998,940. Entre los minerales metálicos en bruto o simplemente concentrados figuran los de antimonio con $ 14,016,916; los de estaño, con $ 27.178,043; los de Wolfram, con $ 946,908 y otros con valores menores. Entre los productos de la ganadería están sólo los cueros al pelo. Entre las industrias metalúrgicas están el cemento de cobre, con $ 35,369; los ejes de cobre, con $ 86,000; y el estaño en barras, con $ 80,650. Entre los numerarios y metales preciosos están sólo los sulfuros de plata. El valor total en el tránsito de mercadeiías exportadas de Bolivia en 1916 llegó así a $ 135.955,285 oro de 18 d.

Aquellas cifras de importación chilena procedente en Bolivia y de exportación chilena a Bolivia y éstas del tránsito a la República andina a través de Chile, constituyen la amplia base de tráfico que existe para los ferrocarriles chileno-bolivianos, entre los cuales ha sido especialmente favorecido el que se construyó desde Antofagasta hacia el país de que nos ocupamos.

Con el carácter intercontinental del ferrocarril que une a Chile con la Argentina contrasta el carácter interregional de los que unen a Chile con Bolivia. El primer ferrocarril que rompió la Cordillera de los Andes, vinculando por primera vez a dos países sudamericanos por ex-

te medio, fue el de **Antofagasta a Oruro**, con una extensión de 924 kilómetros, construído al principio (1873) para servir los intereses salitreros de la provincia del mismo nombre, y prolongado más tarde (1888) hasta Uyuni (610 kilómetros), en Bolivia. El fundamento de tal prolongación se encuentra, ante todo, como ya hemos dicho, en los esfuerzos gastados por una compañía boliviana para hacer llegar la línea hasta algunas minas de ese país. Cuatro años más tarde se la prolongó hasta Oruro. La riqueza e importancia de Oruro, situado en el centro de la región minera (estaño, cobre, plata, etc.) de Bolivia, había de constituir la base económica del ferrocarril en esa ciudad. Hasta entonces tuvo éste, por lo tanto, un carácter minero interregional de dos países. Carácter internacional más decidido obtuvo quince años después, en 1907, al prolongarse la línea de Oruro a la capital de Bolivia con 233 kilómetros. Dada la escasa población y la riqueza de productos minerales en las regiones porque atraviesa este ferrocarril, no es extraño que el transporte de toneladas de carga predomine, como hemos visto, sobre el número de pasajeros. La carga transportada en 1913 por el ferrocarril de Antofagasta a Ollagüe se descomponía en su total en la siguiente forma: productos agrícolas y forestales, principalmente cereales (cebada) y pasto, 27,918 toneladas, conducción que hacía el 1,38 % del total de carga transportada; ganado, principalmente vacuno, lanar y cabrío, 9,851 animales, lo que hacía el 0,14 % de la carga total; productos industriales, principalmente harina, 8,827 toneladas, el 0,43 % del total transportado de carga; combustibles, abonos, materiales de construcción, mercaderías, etc., 1,988,951 toneladas (carbón de piedra, 205,549 toneladas; leña, 528 toneladas; petróleo, 112,240 tons.; salitre 1,019,697

toneladas; máquinas y vehículos, 86,495 toneladas; materiales de servicio, 220,603 toneladas; artículos diversos, 341,839 toneladas, lo que hace el 98,05 % del total de carga transportada (1). En las estadísticas publicadas es imposible, sin embargo, darse cuenta cabal del papel que desempeña este ferrocarril en el tráfico internacional, pues las cifras que dan se refieren al *total* de pasajeros y productos t ansportados por él.

El ferrocarril internacional de Antofagasta a Oruro hubo de tropezar, naturalmente, con las grandes dificultades que oponía a su construcción la Cordillera de los Andes, por donde pasa a alturas tan considerables (4,788 metros en el ramal a Collahuasi, en Chile, y 3,883 en el Alto de Quehua, en Bolivia), que el tráfico mismo se hace penoso en alto grado. Desde el punto de vista político, además de ser un lazo de unión que incrementará más y más las relaciones amistosas entre Chile y Bolivia y el intercambio comercial, hay que reconocer que el ferrocarril ha sido, también, portador de la cultura en regiones que hasta entonces desconocían toda manifestación de civilización moderna, como eran las regiones andinas. Desde el punto de vista económico, se caracteriza por la circunstancia de contar con un fuerte flete accesorio en su parte inferior (en Chile): el transporte de salitre, que hace que su explotación sea floreciente.

Muy diversas son las condiciones económicas que presenta **el ferrocarril de Arica a La Paz,** construído por Chile en cumplimiento de un tratado de paz y amistad con Bolivia, celebrado a fines de 1904, y que puso término al pacto de tregua vigente desde la guerra del Pacífico. La

(1) *Estadística de los Ferrocarriles Particulares.*—Santiago de Chile, 1917.

aspiración que dió vida a este ferrocarril fue la de «estrechar las relaciones políticas y comerciales entre ambas Repúblicas», uniendo el puerto de Arica con el Alto de La Paz, lo que sucedió sólo en **1913**, año de inauguración de la línea. Su base económica descansa, naturalmente, en las riquezas minerales de Bolivia y en el tráfico internacional de pasajeros, ya que esta vía es la más corta de las tres que parten de La Paz hacia el Pacífico: en efecto, el ferrocarril a Mollendo (en el Perú) tiene **850** kilómetros de extensión; el a Antofagasta, 1,157, y el a Arica, **416**. Sin embargo, el ferrocarril de Arica a la capital boliviana ofrece las dificultades de tener pendientes más fuertes que los otros y tener que subir la cordillera con ayuda de cremallera, en parte. Alcanza hasta 4,200 metros sobre el nivel del mar.

Junto con incrementar las relaciones sociales entre ambos países, esta Empresa presenta, para el Gobierno de Chile, desde el punto de vista político, la ventaja de robustecer la influencia chilena en la frontera norte, en Tacna y Arica, territorio que ha sido desde muchos años a esta parte objeto de peligrosas discordias entre Perú y Chile. Parece ser que, por esa razón, el Gobierno chileno desechó toda idea de entregar la explotación de este ferrocarril a alguna Compañía particular. Más importante es, sin embargo, el aspecto que presenta la vía desde el punto de vista económico. Con respecto al de Antofagasta, además de la desventaja ya mencionada de sus fuertes pendientes, tiene la de no contar, como éste, con *fletes accesorios* tan importantes como los del salitre en la parte inferior del de aquel puerto; pero a ello opone la gran ventaja de su extensión mucho menor. La lucha de competencia que pudiera nacer entre estas dos líneas parece amortiguarse por la circunstancia de que ambas

tienen un campo de acción separado: la de Antofagasta abarca la región Sur de Oruro; la de Arica, la región Norte de La Paz. Gran competencia, por el contrario, hará el ferrocarril de Arica a los ferrocarriles peruanos de Arequipa y del lago Titicaca, que, además de ser mucho más largos, ofrecen el inconveniente del transbordo, que es un inconveniente de mucho más importancia en el tráfico de lo que vulgarmente se cree, transbordo que no ofrece el de Arica. Si consideramos, por el otro lado, las desventajas que ofrece el tráfico boliviano hacia el Este, hacia donde tiene Bolivia como vías únicas de comunicación natural afluentes del Amazonas y del Paraná, que se utilizan sólo para una parte de su exportación, no es aventurado decir que el sistema chileno de ferrocarriles internacionales con Bolivia ganará con el tiempo más y más en importancia, ya que, tomando en cuenta las distancias, la natural salida de Bolivia es hacia el Pacífico. La apertura del Canal de Panamá tendrá, a nuestro modo de ver, también influencia favorable a este respecto, porque acortando en gran medida la navegación de Arica y Antofagasta a Europa, se preferirá esta vía; de Antofagasta a Liverpool y Hamburgo hay, en efecto, vía Magallanes, 9,780 millas marinas; vía Panamá, 7,230; de Arica hay: vía Magallanes, 10,020 millas marinas; vía Panamá, 6,990. La conclusión de las disputas internacionales entre Chile y Bolivia y el acercamiento político ejercerán también su influencia en tal sentido.

c. Al Perú

Al otro país vecino de Chile, Perú, no va ninguna línea férrea. Los inconvenientes principales con que tropieza aquí la construcción de ferrocarriles son: primero,

la existencia y ventajas de la vía marítima, que, a causa de la ensenada que hace el mar en el Norte de Chile y Sur del Perú, aparece como más corta que la terrestre (obsérvense las distancias, por ejemplo, del Callao a Valparaíso y otros puertos del Norte de nuestro país, en que el camino recto por mar forma la hipotenusa de un triángulo de tráfico cuyos catetos los constituyen las costas chilena y peruana en el trecho indicado); segundo, la corta extensión en que deslindan ambos países y las dificultades técnicas que en el lugar ofrecen las montañas del Perú; tercero, la falta de relaciones amistosas internacionales: la enemistad política, que arranca de la guerra de 1879, impide, en efecto, toda inteligencia entre ambos países y hace ilusorio cualquier proyecto de comunicación ferroviaria, como podría ser, por ejemplo, el de un ferrocarril internacional que pusiera en comunicación a la ciudad de Tacna, en Chile, con las de Moquegua y Arequipa, en el Perú, pero que las condiciones técnicas y económicas entorpecen en gran manera. Ese ferrocarril sería verdadero portador de la cultura, al abrirse paso por regiones cerradas en absoluto al tráfico económico y social de nuestros tiempos. Si la base de intercambio comercial no ofrece casi ninguna espectativa económica durante los primeros años, ello no presupone el fracaso financiero de una empresa de tal naturaleza: muchos ferrocarriles han dejado durante sus primeros años fuertes pérdidas; pero una vez robustecida un tanto la colonización y el cultivo de los parajes por que atraviesan, que es consecuencia de la propia línea férrea, desaparecen aquéllas y suelen trocarse en ganancias. Los valores del comercio general de importación y exportación chileno-peruana, relativamente bastante subidos, nos hacen meditar sobre el particular, sin dejar de

considerar, naturalmente, que la cuota con que participan y participarían las regiones a que nos referimos, es muy pequeña con relación al monto de aquél. Durante el último quinquenio estadístico llegaron los valores de nuestro comercio total con el Perú a las sumas de $ 16.102,396 oro de 18 d ($ 13.198,441 de importación a Chile y $ 2.903,955 de exportación al Perú) en 1912; $ 15.868,247 ($ 13.179,011 de importación y $ 2.689,236 de exportación) en 1913; $ 16.043,656 ($ 14.740,329 de importación y $ 1.303,327 de exportación) en 1914; $ 14.057,538 ($ 13.048,061 de importación y $ 1.009,477 de exportación) en 1915; $ 18.984,209 ($ 15.360,075 de importación y $ 3.624,134 de exportación) en 1916. De la observación de las cifras anteriores se desprende que el comercio chileno-peruano no ha sufrido notablemente con la guerra europea y que el Perú lo ejerce en condiciones mucho más ventajosas que Chile, pues sus exportaciones hacia este país son, por término medio, seis veces superiores a las nuestras hacia ése. El estudio en detalle de nuestro intercambio comercial con el Perú durante el año 1916, el de mayor cuantía, nos dará a conocer la clase de artículos que principalmente son motivo de este tráfico. Entre los artículos de *importación* a Chile figuran con las cifras mayores de valor: el petróleo crudo, con $ 2.739,869; las cortezas, raíces, hojas, flores y semillas medicinales, con $ 192,326; animales vivos, con $ 1.538,147 (por la *vía terrestre* entraron ese año animales por valor de $ 1.400,529); arroz, con $ 693,994; frutas frescas, con $ 150,209; café en grano, con $ 119,971; algodón en rama, con o sin pepita, con $ 72,905; pepas de algodón, con $ 580,169; aceite de oliva o de otras substancias para comer, con $ 465,086; azúcar refinada, con $ 120,403; azúcar blanca (Rosa Emi-

lia), con $ 567,816; azúcar granulada (prieta), con $ 7.709,338; azúcar impura (chancaca), con $ 139,233. Entre los productos de *exportación* de Chile al Perú están ante todo el salitre y yodo, con $ 1.436,695; carbón de piedra, con $ 65,000; animales vivos, sobre todo caballos, con $ 98,690; cebada malta, con $ 32,426; trigo, con $ 416,729; nueces, con $ 36,334; pasas, con $ 59,681; tanino, con $ 57,194; charqui, con $ 27,512; harina de trigo, con $ 60,396; conservas de fruta, con $ 17,164; galletas, con $ 17,060; hilo de cáñamo con $ 24,168. La *exportación nacionalizada* de Chile al Perú llegó a un total de $ 1.043,104, contándose entre los artículos principales los sacos vacíos de cáñamo, con $ 109,411; las botellas vacías, con $ 221,412; los útiles de salvamento, con $ 24,800, y el oro sellado, con $ 533,200.

Aunque de la enunciación de estos valores de intercambio comercial chileno-peruano no se desprende, fuera de los animales, la clase de productos que tomarían, sobre todo del Perú, la vía terrestre con la construcción de un ferrocarril entre ambos países, el examen económico detenido de tales regiones permite asegurar que cierta parte de ellos la tomaría. La región norte de Chile, desde luego, tiende con el tráfico establecido de Bolivia, principalmente por el ferrocarril de Arica a La Paz, a ser más y más activa. La parte sur del Perú, aunque lentamente, sigue y seguirá también en este sentido.

3. La conexión en el tráfico

La diversa orografía y las dificultades de carácter técnico que presenta el territorio chileno han debido provocar dificultades también en la conexión inmediata de las vías de tráfico nacional, sobre todo en dirección paralela

a la costa. Falta de conexión inmediata hay desde luego en el extremo sur de la Red Central (en Puerto Montt), punto en que, como vimos, desaparece el valle central de Chile y el tráfico tiene que complementarse con la vía marítima y vice-versa. El contraste orográfico que existe entre las zonas norte y central del país se reflejó también en la construcción de las líneas férreas a través de ellas, y entorpeció, por consiguiente, la conexión inmediata en el tráfico. Tomando en cuenta las condiciones del terreno y en aparente armonía con las necesidades de aquél, la llamada Red Central fue construída en toda su extensión con trocha ancha de 1,676 metro, exceptuando el ramal de Talca a Constitución (un metro) y otros pequeños, que en el tráfico general no desempeñan papel importante alguno. La Red Central, hasta ahora la principal del país, aparece así uniforme y sin obstáculos de ninguna especie. Contrastan con ésta los ferrocarriles da la zona norte, que, de acuerdo con el terreno, fueron provistos de trocha angosta. El ferrocarril llamado longitudinal que, como vimos, se extiende de Calera (33°) hasta el extremo norte del país, y es, naturalmente, el principal de la zona, fue construído con trocha de un metro. En el tráfico ferroviario de Sur a Norte del país, o sea de la Red Central al longitudinal, hay, pues, que hacer transbordo.

La trocha de los otros ferrocarriles del Norte ofrece asimismo diversas dimensiones. La línea de Arica a Tacna es de 1,435 metro; esta misma trocha ofrece también la línea matriz del primer grupo de ferrocarriles salitreros (Iquique-Pisagua-Lagunas), trazado que, como ya se ha dicho, se ha utilizado igualmente en el longitudinal. Las líneas de Junín y Caleta Buena de este mismo grupo son sólo de 0,762 metro, medida que presentaba

asimismo el segundo grupo de ferrocarriles salitreros, o sea, el de Antofagasta, que hoy substituye su vía por la de un metro. Los otros dos grupos, de Taltal y Tocopilla, ofrecen trocha de 1,067 m. En la región de minerales de cobre y plata hay diversidad de trocha en las líneas de Caldera y Carrizal, que son de 1,435 y 1,270 metro, respectivamente. Los demás ferrocarriles de esta región (Chañaral, Huasco, Coquimbo, etc.) son de trocha de un metro, de manera que con la explotación del longitudinal de la zona norte no obtienen sino un beneficio, que a su vez redunda en daño de los de Caldera y Carrizal Bajo.

En dos puntos hay, pues, inconvenientes inevitables en el tráfico: en Puerto Montt y Calera. Esto es por lo que respecta al tráfico nacional. Inconvenientes de transbordo ofrece también el ferrocarril transandino por el Juncal en su paso por la cordillera, que hubo de ser construído, como ya vimos, con trocha de un metro. El transbordo que esta línea ocasiona en la ciudad de Los Andes podría, sin embargo, ser evitado para la zona norte del país: bastaría sólo prolongar la línea transandina desde Los Andes hasta Calera o Cabildo, con lo cual quedaría en conexión con el longitudinal, aunque ello estuviera en pugna, es verdad, con el éxito financiero de tal conexión, por lo menos mientras no se llegase a fijar con la República Argentina una política comercial que estimulara el intercambio de productos, sobre todo a través de Los Andes. Igual fin perseguiría también la realización de la idea ya conocida del ingeniero señor Francisco Mardones.

El débil sentido económico nacional de otros tiempos, no extraño a los países nuevos, ha debido manifestarse también en la confección de un plan ferroviario adecuado a

nuestras necesidades de tráfico. La adopción de dos trochas en nuestra línea férrea principal, la longitudinal general, que, partiendo de Puerto Montt, llega hasta el extremo norte de la República, lo está manifestando, pues el transbordo inevitable de Calera es y será siempre, aunque nuestros ingenieros digan lo contrario, un inconveniente que entorpecerá mucho el tráfico, sobre todo de carga, por el centro del país, aparte de la irregularidad que significará también para la Dirección General el no poder utilizar en una zona el material rodante de la otra. Ese inconveniente pudo haberse evitado con mejores estudios en otro tiempo, así como lo han evitado los pueblos de Europa. Allí no sólo no se adoptan diferentes trochas de ferrocarriles en el mismo país, sino que ni en el mismo continente, en que, con excepción de España y Rusia, existe la trocha normal de 1,435 m. En nuestra red ferroviaria, de 8,445 kilómetros de extensión total, hay, como puede verse en la *Sinopsis Estadística de la República de Chile* correspondiente al año 1916, página 147, *diez* trochas diferentes, sin ocultar, naturalmente, el hecho real de que la mayor parte de las trochas diversas pertenecen a ferrocarriles de segundo y tercer orden.

4. Problemas futuros de desarrollo ferroviario

a. En el país

Conocida la extensión y demás pormenores de la red actual de ferrocarriles en Chile, cabe preguntar cuál será el desarrollo probable que tendrá en el futuro. Las complicaciones más y más grandes propias de la vida política

y económica del país, exigen en verdad la formación de un plan ferroviario que consulte en la mayor medida posible las conveniencias nacionales. No siempre, sin embargo, se pueden conciliar todos los intereses en la construcción de una nueva línea. El desarrollo económico de muchas regiones aun insuficientemente cultivadas, hará necesaria con el tiempo la construcción de nuevas líneas férreas desde el interior hacia la central longitudinal, con lo cual aumentará el tráfico por ésta y vendrá la necesidad de proveerla de doble vía quizás en la mayor parte de su extensión; esas líneas podrán llegar también a la misma costa, según sean las facilidades que ésta ofrezca al consumo o al transporte marítimo ulterior de los productos respectivos. La construcción de tales ferrocarriles obedecerá a razones de valor económico puro. Diverso sería el carácter de un ferrocarril longitudinal que, partiendo de Puerto Montt o de sus inmediaciones, se encaminara hacia el Sur. Las dificultades técnicas y la escasa base económica con que hoy tropezaría la construcción de una línea tal (la región no está colonizada, ni aun explorada totalmente), son conocidas; pero si atendemos a la posible importancia que con el aumento natural del cultivo general de la nación deberá adquirir poco a poco la zona sur, no deberíamos dudar que razones de índole política y sobre todo estratégica, obligarán en el futuro, aun lejano, en verdad, a estudiar las bases de construcción de un ferrocarril en esa parte, cuyo efecto inmediato sería, más que el de estrechar la unidad política y administrativa nacional, el fortificar, por decirlo así, la integridad del territorio, especialmente en los puntos cercanos al término que ahora tiene la Red Central, lugares en que la frontera nacional se acerca demasiado a las aguas del Pacífico.

Vemos, así, que la mayor o menor parcialidad de estas líneas exige la prosecución de una política ferroviaria que concilie en lo posible los bien entendidos intereses económicos y políticos de la nación.

b. A TRAVÉS DE LOS ANDES

Las necesidades de índole económica que cada año se hacen sentir con más acentuación tanto en Chile como en la Argentina y las dificultades que ha presentado hasta hoy el ferrocarril por el Juncal, sobre todo las ocasionadas por las frecuentes interrupciones del tráfico en invierno, han decidido el estudio de otros transandinos, así en la zona sur como en la zona norte del territorio. Estas líneas, que en parte se encuentran en construcción, tendrán, si llegan a atravesar la cordillera, carácter interregional y transcontinental a la vez. *Transcontinental* sería, así, la que uniera el Sur de Chile con el Sur de la Argentina. A cuatro puntos se ha dirigido aquí principalmente la atención; a Antuco (37 1/2°), a Curacautín (38 1/2°), a San Martín de los Andes (40°) y a Nahuelhuapi (41°). Un ferrocarril por alguno de los dos primeros puntos pondría en combinación a la Red Central de Chile, cerca de Concepción y Talcahuano, con un ferrocarril argentino que sale de Bahía Blanca, en el Atlántico, hacia la cordillera. Una línea por el tercer punto, o sea, por Curacautín, pondría en comunicación a la Red Central de Chile en las inmediaciones de Victoria, en Púa, y encontraría su natural salida al mar Pacífico por el ferrocarril que se construye de Púa a Traiguén, para seguir después de los Sauces al puerto de Lebu, pasando quizás por Cañete; por el lado argentino nos comunicaría con el Neu-

quén, adonde llega también el Ferrocarril Sud-Argentino. Está resuelto que esta línea de Curacautín al Neuquén sea el próximo ferrocarril transandino. Una línea por el cuarto punto nombrado comunicaría a la Red Central nuestra, en las inmediaciones de Osorno, entre Valdivia y Puerto Montt, en el Pacífico, con la línea que parte del Golfo de San Antonio, en el Atlántico, y se dirige al lago Nahuelhuapi.

Técnicamente presentaría el ferrocarril que de éstos se realizara, la ventaja de que atravesaría la cordillera a mucho menor altura que el del Juncal, prometiendo, desde luego, mucho más regularidad en el tráfico transcordillerano. Económicamente presentaría cualquiera de estas líneas la ventaja de pasar por regiones que mantienen ya un intercambio activo de productos: maderas, cereales, vinos, etc., de Chile, y ganado de la Argentina, y ponen en comunicación centros industriales tan importantes como los de Valdivia y sus vecindades con los argentinos del Atlántico. Alguno de estos ferrocarriles tendría, de seguro, base económica, aunque al principio y mientras no se llegara a fijar una política comercial definida entre ambas Repúblicas, reconocerían como principal el servicio de vías de acceso, tanto al Pacífico para los argentinos, como al Atlántico y Europa para los chilenos. En último término, serían también nuevos lazos de unión política y social entre ambas Repúblicas. De seguro que el ferrocarril haría competencia al transandino por el Juncal, a pesar de la distancia a que quedaría de éste. La competencia se haría notar sobre todo en los meses de invierno, cuando aquél no ofreciese garantías de seguridad en su tráfico. Competencia haría también a la vía marítima por Magallanes, ya que la distancia por tierra sería, más o menos, la mitad de aquélla. Según todas las pro-

babilidades, el tráfico general transandino del Sur sería relativamente activo, pues abriría del todo al comercio internacional regiones de bastante vida económica, como las mencionadas de Valdivia, Osorno y Puerto Montt. El transporte de pasajeros por una de estas líneas parecería tener desde luego su base asegurada.

Las ventajas principales que ofrece la construcción de una línea por San Martín de los Andes son, desde el punto de vista técnico, la pequeña altura (650 metros) a que atravesaría la cordillera, y desde el punto de vista económico, el intercambio comercial ya establecido, y que aumenta de año en año entre Valdivia y las provincias del Neuquén (en que hay muchos chilenos) y Río Negro, regiones riquísimas también en maderas de construcción, cuya explotación se haría en mayor escala una vez abierto el ferrocarril en cuestión. Hoy hay tráfico por ese lugar, pero se hace con grandes dificultades: partiendo de Valdivia, se corren 84 kilómetros de ferrocarril hasta el lago Riñihue, se atraviesa el lago en 21 kilómetros con un vapor y se sigue por un camino público en dirección Este, en que hay que atravesar todavía dos lagos más (Pirihuaico y Lacar), en los cuales se repite la misma operación hasta llegar a San Martín de los Andes y unirse con el ferrocarril argentino de Bahía Blanca al Neuquén. La línea por construir mide sólo 133 kilómetros. Al carácter transcontinental de este ferrocarril se agrega el carácter interregional que ofrece para Chile el tráfico con el Neuquén.

Interregional decidido sería, por el contrario, un transandino que pusiera en comunicación el Norte de Chile con el Norte de Argentina. Se ha pensado aquí, en efecto, en un ferrocarril entre Calama (por donde pasa el ferrocarril de Antofagasta), en Chile y Salta (ferrocarril

Central Norte Argentino), siguiendo la vía Huantiquina y la Quebrada del Toro, en el límite chileno-argentino de la Puna de Atacama; también se ha pensado en uno más al Sur, entre la ciudad chilena de Copiapó y la argentina de Catamarca, líneas que ofrecerían igualmente grandes dificultades técnicas (esta última tendría que subir hasta 4,000 metros en la cordillera). La construcción de uno de estos ferrocarriles se basaría de seguro en la diferencia de producción entre el Norte de Chile y el Norte de Argentina. Si consideramos, por lo demás, que esta última consume sólo en mínima cantidad productos mineros de Chile (en 1912 exportó Chile a la Argentina sólo 6,810 quintales españoles, o sean 313,3 toneladas de salitre, en 1916 exportaba todavía sólo 514,7 toneladas), veremos que estará desde luego mucho más interesada, por su agricultura, que Chile en la realización de tales proyectos. Así se comprende también toda oposición que hagan los agricultores chilenos a la apertura de alguno de estos ferrocarriles, que alteraría en buena parte las condiciones actuales de aprovisionamiento en la zona norte y con ello el tráfico nacional, ya que hasta ahora se proveen esas regiones, en especial, con los productos agrícolas del Sur de Chile. Sin embargo, las evoluciones que con el tiempo sufrirá la economía de estos países harán indispensable la construcción de una de esas líneas, sobre todo si nos fijamos en la significación económica que en el futuro tendrá el territorio sudamericano central, en que deslinda la Argentina con Chile, Bolivia, Paraguay y Brasil.

A juicio del ingeniero señor Carlos M. Ramallo, distinguido profesor de «Transportes y Tarifas» de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Buenos Aires, la línea que uniría a Salta con Antofagasta,

por la vía de Huantiquina, en la Argentina, «marca el rumbo que vendría a satisfacer los intereses y necesidades más sentidas en las zonas limítrofes, por las características de los territorios que vincula: de una parte el Noroeste argentino con su producción subtropical abundante y sus ciudades demasiado alejadas del litoral atlántico, y de otra las regiones ricas de salitre y productos mineros del litoral del Pacífico, desde Antofagasta hasta Arica, pero pobres de elementos de vida, que podrían consumir nuestras carnes, cereales, harinas, papas, café, arroz, tabacos, forraje, etc., a cambio de los nitratos en que habrá que pensar desde ya, para abonar las tierras azucareras tucumanas, en las que, al parecer, empiezan a notarse no muy elevados rendimientos, y de las manufacturas chilenas o americanas que, por mérito de la construcción del Canal de Panamá, puedan tener por esta vía más fácil entrada a todas las zonas del centro sudamericano» (1).

Parece, sin embargo, que hay divergencias en la Argentina en cuanto al trazado propuesto para realizar la empresa. El señor Ramallo afirma, por su parte, que en la construcción y explotación de un ferrocarril transandino que, partiendo de la Argentina, pase por la Quebrada del Toro en los Andes, no hay ventajas técnicas superiores a las que ofrece un trazado que él propone desde Abra Pampa (3,475 m.) en dirección del paralelo 23, despuntando las sierras de Rinconada y del Rosario y cruzando el límite argentino-boliviano-chileno en las proximidades del Cerro de Sapaleri,

---

(1) Carlos M. Ramallo, *Comunicaciones Ferroviarias Internacionales y su Reglamentación.*—Buenos Aires, 1917.

en cuyo camino se encuentra a San Pedro de Atacama y el término de un ferrocarril que se proyecta de Mejillones al Mineral de Caracoles en Chile. «Se unirían así, dice el señor Ramallo, los sistemas de igual trocha del Central Norte Argentino con los sistemas del Longitudinal Chileno y líneas a él vinculadas y el sistema boliviano del Ferrocarril de Antofagasta a Oruro, La Paz y sus ramales, con reales ventajas que podría tener sobre el trazado por vía Huantiquina». Sobre la Quebrada del Toro, que es muy estrecha y tortuosa, presenta este trazado para los argentinos la ventaja de que se aprovecharían en su lado más de 200 kilómetros de vía ya construída, para quedar un resto de sólo 160 kilómetros por construir hasta la frontera argentina con un trazado, según el autor antes citado, de no muy fuertes pendientes. Permitiría para ellos, además, alimentar el tráfico del Central Norte Argenno, de Jujuy al Norte. Por el lado chileno habría que hacer, según puede calcularse, unos 250 kilómetros de vía.

Opinamos con el señor Ramallo que la realización de este ferrocarril importaría un beneficio inmediato y efectivo para Chile, Argentina y Bolivia desde el punto de vista económico-político, tanto más cuanto que con la salida hacia el Pacífico y la reciente apertura del Canal de Panamá se aproxima una región tan vasta y rica, como es el centro-oeste sudamericano, a los mercados principales del mundo.

c. A LO LARGO DEL CONTINENTE

La ciudad de Uyuni, en el Sur de Bolivia, será en breve un punto céntrico de ferrocarriles internacionales de Chile, Argentina y Brasil, y quedarán ahí unidos los tres sistemas ferroviarios principales de Sud-América, hasta ahora más o menos aislados unos de otros. La concentración ferroviaria, tan próxima a tener lugar, que ofrece esa ciudad, que ganará mucho con la realización de estos proyectos, es de especial significación en el proyecto de construcción de un **ferrocarril panamericano** que, en conexión con líneas hechas ya en Bolivia, en el Perú, en Ecuador y en Colombia, de las cuales la mayor es la de Bolivia, uniría a las Repúblicas sudamericanas (incluyendo también a Uruguay y Paraguay, que tienen salida en esa dirección por los ferrocarriles de la Argentina) en una extensión aproximada de 5,000 kilómetros desde Santiago o Buenos Aires hasta Colombia, para no hablar más que de Sud-América. De esos 5,000 kilómetros está construída más de la mitad; pero la parte que presenta menos dificultades técnicas, al menos en la que corresponde a la Argentina, en que no va por entre la cordillera. Falta la porción más difícil, no sólo técnicamente, puesto que iría por medio de la Cordillera de los Andes desde Bolivia hasta Colombia misma, sino también económicamente, puesto que atravesaría regiones que hoy por hoy no tienen vida que justifique la realización de una obra tan costosa como la de que se trata. Dirigiendo la vista hacia la vía marítima, camino natural de un hemisferio al otro de América, y considerando la ruta que seguirá la línea férrea internacio-

nal, el ferrocarril panamericano aparece como un verdadero «contrasentido geográfico», que está en pugna con todo principio económico. «Dieu me garde, dice Deni, d'être assez imprudent pour me montrer pessimiste; je n'oublie pas que bien de lignes, dont l'utilité ne nous paraît pas aujourd'hui démontrée, prendront rapidement une valeur économique. Je ne puis cependant ne pas mettre en garde contre certains projets à titre sensationel, bien faits pour frapper l'esprit public, mais qui n'ont pu germer que dans le cerveau d'un géographe de chambre ou d'un métallurgiste en mal de placer des rails» (1).

Dentro del propósito que ha patrocinado en las Repúblicas sudamericanas la ejecución del ferrocarril panamericano, está el que cada país contribuya, dentro de sus fronteras, con la parte de ferrocarril que tienda a realizar la idea en cuestión. Chile y Argentina son por hoy los únicos países que pueden contarse entre los que han cumplido ya con tales fines: Chile con el ferrocarril de Antofagasta a Oruro, y Argentina con su trecho Jujuy-La Quiaca, terminado hace diez años. El Brasil aspira llegar también por ferrocarril a Curumbá, en su frontera con Bolivia. La República Andina, por su parte, trabaja actualmente por unir su red ferroviaria con Argentina, construyendo el trecho Tupiza-La Quiaca y su prolongación Tupiza-Atocha (en total 204 kilómetros). En dirección al Norte, la línea ferroviaria boliviana aparece interrumpida por el

(1) PIERRE DENI, «Le réseau des chemins de fer de l'Amérique du Sud», *Revue France-Amérique*, París, 1912. Consúltense también los artículos de Kemmann publicados en el *Archiv für Eisenbahnwesen*, año 1900, páginas 227 y siguientes, y año 1905, páginas 381 y siguientes.

Lago Titicaca, entre los puertos de Huaqui y Puno. En el Perú queda por construir el trecho Cuzco-Ayacucho. Más hacia el Norte, hasta las cercanías de Panamá, hay mucho que hacer, o, más bien, poco se ha hecho. Pero por más esfuerzos que se aúnen por llevar con los años a la práctica la idea del ferrocarril panamericano, ello no nos basta de ninguna manera para aceptar la importancia económica internacional que tal empresa pudiera tener. La significación económica que tiene en algunas partes y que puede tener en otras es y será local, esto es, del sólo país en que se encuentre el trecho ferroviario en cuestión.

(*Continuará*).





LA MUERTE PRESUNTA

POR

CARLOS VERGARA BRAVO

(Profesor de Estado en la Asignatura de Historia)

(*Continuacion*)

30. El sistema de avisos para citar al ausente está establecido en casi todas las lejislaciones.

El Código del Ecuador i el de Colombia consignan el mismo precepto que el de Chile. El arjentino dispone que las citaciones se hagan por los periódicos cada mes, por espacio de seis meses. El uruguayo prescribe la publicacion por tres veces con intervalos de sesenta dias entre cada una. El venezolano dispone que se cite por medio de un periódico a la persona que se dice ausente, señalándole dos meses para que comparezca, i que si no compareciese, se le vuelva a citar por dos veces mas en la misma forma i con el mismo plazo.

En las Concordancias se puede ver lo que sobre este particular establecen otros códigos.

Artículo 81. 3

La declaracion podrá ser provocada por cualquiera persona que tenga interés en ella, con tal que hayan trascurrido seis meses al menos desde la última citacion.

REFERENCIAS

Seis meses.—48.

CONCORDANCIAS

C. Ec.—Art. 78. 3.ª La declaracion podrá ser pedida por cualquiera persona que tenga interes en ella, con tal que hayan trascurrido seis meses, a lo menos, desde la ultima citacion.

C. Col.—Art. 97 3.º La declaracion podrá ser provocada por cualquiera persona que tenga interes en ella; pero no podrá hacerse sino despues que hayan trascurrido cuatro meses, a lo menos desde la ultima citacion.

C. Arj.—Art. 113. En los casos de los artículos anteriores, el cónyuje del ausente, los presuntos herederos lejítimos, los instituidos por tales en un testamento abierto, o los legatarios, los que tuviesen derecho a bienes poseidos por el ausente, o los que tuviesen sobre sus bienes algun derecho subordinado a la condicion de su muerte, el Ministerio Fiscal o el Cónsul respectivo, si el ausente fuese estranjero, pueden pedir una declaracion judicial del dia presuntivo del fallecimiento del ausente, al juez del ultimo domicilio o residencia de aquél.

C. Ur.—Art. 55, inc. 2.o Los interesados a los efectos de este artículo, son los herederos presuntivos, i todos los demas que tienen en los bienes del ausente derechos que se subordinan a la condicion de su fallecimiento.

Art. 60. La declaracion de ausencia no podrá decretarse por el Juez hasta pasado un año desde la primera publicacion, con arreglo al artículo anterior. Decretada que sea, el Juez mandará que se publique por los periódicos.

C. Bra.—Art. 470. Considéranse interesados para este efecto.

I. El cónyuje no separado judicialmente.

II. Los herederos presuntivos lejítimos o los testamentarios.

III. Los que tuvieren sobre los bienes del ausente derecho subordinado a la condicion de muerte.

IV. Los acreedores de obligaciones vencidas i no pagadas.

Art. 471. La sentencia que determina la apertura de la sucesion provisional solo producirá efecto seis meses despues de publicada; pero, luego que produzca cosa juzgada, se procederá a la apertura del testamento, si existe, i al inventario i particion de los bienes, como si el ausente hubiera fallecido.

§ 1.º Terminado el plazo del artículo 469, i no habiendo absolutamente interesados en la sucesion provisional, corresponde al Ministerio Publico requerir la del juez competente.

§ 2.º No compareciendo heredero, o interesado, luego que produzca cosa juzgada la sentencia que manda abrir la sucesion provisional, se procederá judicialmente a la guarda de los bienes del ausente en la forma establecida en los artículos 1591 a 1594.

C. Ven.—Art. 34. V. C. del art. 81, núm. 1.

C. Fran.—Art. 115. V. C. del art. 81, núm. 1.

C. Esp.—Art. 185. Podrán pedir la declaracion de ausencia:

1.º El cónyuje presente.

2.º Los herederos instituidos en testamento que presentaren copia fehaciente del mismo.

3.º los parientes que hubieren de heredar abintestato.

4.º Los que tuvieren sobre los bienes del ausente algun derecho subordinado a la condicion de su muerte.

C. Sui.—Art. 548. Hai lugar a administrar de oficio la porcion del heredero ausente cuya existencia o muerte no hayan podido probarse a la fecha de la apertura de la sucesion.

Aquellos en quienes recaería la porcion del ausente si éste no existiere, pueden, trascurrido que sea un año del suceso peligroso en que desapareció, o cinco de las últimas noticias, pedir al juez que pronuncie la declaracion de ausencia i les dé la posesion de los bienes.

Los bienes les serán entregados con sujecion a las reglas aplicables a la entrada en posesion de los herederos de un ausente.

Art. 35., inciso 1.º Si pareciese mui probable el fallecimiento de una persona desaparecida en peligro de muerte o de la que no se han tenido noticias desde mucho tiempo, podrá el juez declarar la ausencia a peticion de los que tengan derechos subordinados a la muerte del desaparecido.

COMENTARIO

SUMARIO. — 31. Reglas que contiene este número. — 32. Personas que pueden provocar la muerte presunta i naturaleza del interes que deben tener.—33. Disposiciones de algunos códigos estranjeros sobre este punto. —34. Impropiedad de la voz provocar que emplea el inciso.—35. Período durante el cual permanece suspendida la tramitacion del juicio.

31. Este número encierra dos reglas:

1.ª La declaracion puede ser provocada por cualquiera persona que tenga interes en ella;

2.ª Para hacer la declaracion deben haber trascurrido seis meses al ménos desde la ultima citacion.

32. Como se vé, la primera regla determina las personas a quienes se confiere el derecho de provocar la declaracion de la presuncion de muerte del desaparecido. Estas son todas cuantas tengan algun interes subordinado a esa declaracion.

En consecuencia, no corresponderá a los acreedores, porque no necesitan de ella para hacer valer sus créditos. Les basta pedir que se nombre al desaparecido un curador que lo represente en los respectivos juicios.

Tampoco tendrá esta facultad el defensor de ausentes, porque sus funciones son propiamente protectoras de los intereses del desaparecido i rara vez podrá convenir a éste que se le declare muerto presunto.

Ni lo tendrán las personas a quienes mueva la simple afeccion o benevolencia, porque el mero sentimiento, como dice García Goyena, no crea un derecho. El interes de que se habla en este inciso debe ser apreciable en dinero. Unicamente los intereses pecuniarios, futuros o presentes, orijinan accion en juicio.

En cambio, lo tendrán de manera indiscutible el cón-

yuje presente, los herederos instituidos en testamento abierto, los parientes que hubieren de heredar abintestato, los propietarios i los fideicomisarios de bienes usufructuados o poseidos fiduciariamente por el desaparecido, los legatarios, los socios, i en jeneral, todas las personas a quienes pertenezca algun derecho sobre sus bienes, subordinado a la condicion de su muerte.

33. En algunas lejislaciones se enumeran taxativamente los interesados. Así lo hace el artículo **113** del Código arjentino; el **623** del mejicano; el **185** del español.

En otras lejislaciones se considera como tales al ministerio público i aún al cónsul de la nacion del desaparecido. En otras, como la brasilera, se reconoce el carácter de parte interesada a los acreedores de obligaciones vencidas i no pagadas. I finalmente, en algunas, como la uruguaya, se autoriza a los parientes i amigos para estimular al ministerio publico, participándole el perjuicio que sufren los intereses del ausente.

34. La accion de los interesados se desarrolla en un verdadero litijio seguido con el defensor de ausentes, en representacion del desaparecido. Sin su requerimiento el juez no podria proceder de oficio.

Esta situación jurídica justifica la crítica que se ha hecho a la redaccion del inciso. He aquí los términos en que el señor Borja lo comenta: «La voz provocar empleada en el N.º 3 es impropia; pues provocar no significa sino mover o incitar a que se siga el juicio. Los interesados son en realidad partes; intervienen en todos los trámites del juicio i pueden interponer los recursos que el Código de enjuiciamiento concede. Nos parece, pues, acertada la reforma del Código Ecuatoriano: «La

declaración podrá ser pedida por cualquiera persona que tenga interés en ella.» (a)

35. La segunda regla del número que comentamos dispone que los interesados deben esperar el trascurso de seis meses, contados desde la última citacion, para pedir que se declare la presuncion de muerte.

Este es un nuevo plazo que se concede al desaparecido para ponerse en comunicacion con los suyos o constituir procurador; i no se cuenta, como los anteriores, desde la fecha de las últimas noticias, sino desde la última citacion, que es naturalmente la del periódico en que la publicacion se hizo.

De este modo resulta que la marcha del juicio permanecerá suspendida durante catorce meses dos dias, o sea, los ocho meses dos dias, que dura el período de las citaciones por avisos, mas los seis meses prescritos en el presente número; i que la declaracion de la muerte presunta en ningun caso podrá tener lugar antes de haber trascurrido los cuatro años posteriores a las últimas noticias que indica el número 1, i los catorce meses i dias a que nos acabamos de referir.

(a) T. II.—Núm. 186.

Art. 81. 4.

Será oido para proceder a la declaracion, i en todos los trámites judiciales posteriores, el defensor de ausentes; i el juez, a peticion del defensor, o de cualquiera persona que tenga interés en ello, o de oficio, podrá exijir, ademas de las pruebas que se le presentaren del desaparecimiento, si no las estimare satisfactorias, las otras que segun las circunstancias convengan.

REFERENCIAS

Pruebas.—1698.

CONCORDANCIAS

C. Ec.—Art. 78. 4.º Será oido, para proceder a la declaracion, i en todos los trámites judiciales, posteriores, el defensor de ausentes; i el juez, a peticion del defensor, o de cualquiera persona que tenga interés en ello, o de oficio, podrá exijir, ademas de las pruebas que se le presentaren, si no las estimare satisfactorias, las otras que, segun las circunstancias, convengan.

C. Col.—Art. 97. 4.º Será oido, para proceder a la declaracion i en todos los trámites judiciales posteriores, el defensor que se nombrará al ausente desde que se provoque tal declaracion; i el Juez, a peticion del defensor o de cualquiera persona que tenga interes en ello, o de oficio, podrá exijir, ademas de las pruebas que se le presentaren del desaparecimiento, si no las estimare satisfactorias, las otras que segun las circunstancias convengan.

C. Arj.—Art. 115. V. C. del art. 81, núm. 2.

C. Urj.—Art. 53. El Ministerio Público queda especialmente encargado de vijilar los intereses de las personas que se presumen ausentes, i será oido en todos los negocios que les conciernan.

Los parientes i amigos del ausente pueden estimular al Ministerio Público, participándole el perjuicio que sufren los intereses del ausente.

Art. 58. V. C. del art. 81, núm. 1.

C. Ven.—Art. 36. Si trascurrido el plazo de la tercera citacion no comparece el ausente ni por sí ni por apoderado, el Tribunal le nombrará un defensor con quien se seguirá juicio ordinario sobre la declaracion de ausencia.

La sentencia que cause ejecutoria se publicará tambien en un periódico.

Art. 37. El cónyuje presente podrá contradecir, en el juicio a que se refiere el artículo anterior, la solicitud sobre declaracion de ausencia del otro cónyuje.

C. Fran.—Art. 114. El Ministerio Público está especialmente obligado a velar por los intereses de los presuntos ausentes, i será oido en todas las demandas que les conciernen.

Art. 115. V. C. del art. 81, núm 1.

Art. 116. Para constatar la ausencia, el tribunal, segun las piezas i documentos acompañados, ordenará que se rinda informacion contradictoriamente con el procurador del Rei (el procurador de la República), en el distrito del domicilio, i en el de la residencia, si son distintos el uno del otro.

Art. 117. El tribunal que conozca en la causa tomará en cuenta los motivos de la ausencia, i los que han

podido obstar a que se tengan noticias del presunto ausente.

C. Sui.—Art. 36, V. C. del art. 81, núm 2.

COMENTARIO

SUMARIO.—36. Reglas que encierra el inciso.—37. El defensor de ausentes es parte directa.—38. Atribuciones jenerales del ministerio de los Defensores Públicos.—39. Conveniencia de designar defensores especiales a los desaparecidos.—40. Necesidad de que el juez aprecie la prueba libremente.

36. El número 4 prescribe la siguiente regla:

1.ª Que para proceder a la declaracion i en todos los trámites judiciales posteriores será oido el defensor de ausentes;

2.ª Que el juez, a peticion del defensor, o de cualquiera persona que tenga interes en ello, o de oficio, podrá exijir, ademas de las pruebas que se le presentaren del desaparecimiento, las otras que segun las circunstancias convengan.

37. Segun la primera de las citadas reglas, el defensor de ausentes tiene intervencion directa en el juicio. Contradictoriamente con él deben los interesados iniciarlo i proseguirlo. La lei lo faculta para exijir que éstos mejoren sus pruebas hasta producir un completo esclarecimiento de los hechos, pudiendo, en consecuencia, interponer todos los recursos que el Código de Procedimiento concede.

«El Ministerio Público, dice el señor Chacon, por el ór-

gano del defensor de ausentes debe asumir la representacion del ausente, i procurar todos los datos i pruebas que conduzcan al objeto de la indagacion» (a).

«La intervencion del defensor de ausentes que representa el Ministerio Público, dice el señor Armas, es una garantía de que la resolucion de un juicio tan grave i serio sea, en cuanto fuere posible, la última espresion de la verdad, i ademas tiene por objeto evitar maquinaciones fraudulentas contra los intereses del desaparecido» (b).

38. Lo espuesto nos lleva a estudiar el carácter de dichos funcionarios.

Este se espresa en términos jenerales en el mensaje que el Presidente de la República presentó al Congreso Nacional con el proyecto de lei sobre organizacion i atribuciones de los tribunales. «Al lado del ministerio público, se dice en ese documento, encargado de la tuicion de los intereses jenerales de la sociedad, está la majistratura de los defensores públicos a cuyo celo confía la lei la defensa de los derechos de los incapaces, de los constituidos en cierto estado de desamparo, i de benéficas instituciones, a los cuales dispensa especial proteccion».

Son numerosas las disposiciones legales que prescriben la intervencion o audiencia de los defensores públicos para la aprobacion judicial de los actos de los incapaces o de sus representantes legales. El artículo 295 de la lei orgánica de los tribunales espresa los casos en que debe ser oido i el 298 los casos en que los jueces pueden oirlo.

Ademas, segun los artículos 81, 88 i 476 del Código

(a) T. 1—Páj. 74.
(b) Páj. 111, núm. 11.

Civil, debe ser oido dicho funcionario cuando se trate de declarar la presuncion de muerte del individuo que ha desaparecido, cuando se trate de autorizar a los poseedores provisorios para vender los bienes muebles i enajenar o hipotecar los raices pertenecientes al mismo, i cuando se trate de nombrar curador de bienes a un ausente. El artículo 1603 dispone que se le debe notificar la consignacion que se hiciere para pagar una deuda al acreedor que se halla ausente.

En tales casos su intervencion es una formalidad esencial del procedimiento, cuya omision afectaria a la validez de la resolucion judicial que se tomara.

Pero la accion de estos defensores en nada entraba la libertad del juez para fallar segun su conviccion. La lei solo impone a éste la obligacion de oirlo i no la de proceder con su acuerdo. El defensor, por su parte, disfruta de la misma independencia. Dice el artículo 267 de la citada lei de 15 de Octubre de 1875: «El Ministerio Público es, en lo tocante al ejercicio de sus funciones, independente de los tribunales de justicia cerca de los cuales es llamado a ejercerlas.

«Puede, en consecuencia, defender los intereses que le están encomendados en la forma que sus convicciones se lo dicten, estableciendo las conclusiones que crea arregladas a la lei».

39. En todas las lejislaciones se confiere al Ministerio Público la tuicion de los intereses de las personas ausentes; pero en algunas se les designa ademas un defensor especial, como medio de evitar las colusiones i los fraudes de los interesados en apoderarse de sus bienes.

El Código de Colombia, en el artículo 97, 4.ª, dice: «será oido, para proceder a la declaracion i en todos los trámites judiciales posteriores, el defensor que se nom-

brará al ausente, desde que se provoque tal declaracion». El artículo 115 del Código de la Arjentina, dispone que «el juez debe nombrar un defensor al ausente i un curador a sus bienes, si no hubiese administrador de ellos». El 54 del Código del Uruguai encarga al Ministerio Público la vijilancia de los intereses de las personas que se presumen ausentes, i autoriza a los parientes i amigos para estimular al Ministerio Público, participándole el perjuicio que sufren los intereses del ausente.

Desgraciadamente, nuestro Código no ha sido en esta parte tan precavido como los que dejamos citados. Esta deficiencia ya habia llamado la atencion de algunos comentadores. El señor Borja dice a este respecto: «Tambien hubiera convenido (i ello podria ordenarse en el Código de Enjuiciamientos) nombrar un abogado que, como curador *ad litem*, represente i defienda al desaparecido. Solo entónces se harian todas las jestiones conducentes a evitar que la colusion i el fraude perjudiquen al desaparecido, cuyos bienes pueden despertar a la codicia» (a).

40. Dispone la segunda regla de este número que el juez puede exijir de oficio, ademas de las pruebas que se le presentaren del desaparecimiento, las otras que segun las circunstancias convengan.

Nada mas necesario. La presuncion de muerte se funda en conjeturas e indicios mas o ménos falibles, respecto de los cuales no es posible fijar reglas absolutas. Por consiguiente, las circunstancias tienen que ser de gran peso si no se presentan hechos positivos en que fundar la sentencia, i el juez necesita tener el derecho de decidir segun ellas.

(a) T. II, Núm. 187.

Si encontrara, pues, que no se han justificado todavía suficientemente los requisitos necesarios para declarar el estado de presuncion de muerte, podrá desestimar la prueba rendida i exijir nuevas i mas completas justificaciones.

Esta doctrina fué la que prevaleció en la Comision Redactora del Código Civil Frances al discutirse el título de los ausentes, i don Andres Bello la incorporó acertadamente en nuestra lejislacion (a).

Artículo 81. 5.

Todas las sentencias, tanto definitivas como interlocutorias, se insertarán en el periódico oficial

CONCORDANCIAS

C. Ec.—Art. 78. 5.ª Todos los autos i sentencias se insertarán en el periódico oficial.

C. Col.—Art. 97. 5.º Todas las sentencias, tanto definitivas como interlocutorias, se publicarán en el periódico oficial.

C. Ur.—Art. 60. V. C. del artículo 81, N.º 3.

C. Bra.—Art. 471. V. C. del artículo 81, N.º 3.

C. Ven.—Art. 36, inciso 2.º V. C. del art. 81, N.º 4.

C. Fran.—Art. 118. El procurador del Rei (el procurador de la República), tan luego como se pronuncien las

---

(a) El Primer Cónsul. «En el curso de la discusion del Código Civil son frecuentes las quejas de que son mui limitadas las atribuciones de los jueces. El inconveniente de restrinjirlas demasiado se ha conocido en todos los pueblos, que han declarado en sus leyes principios jenerales, luminosos i fecundos en consecuencias. Hase juzgado que los casos de aplicacion

sentencias así interlocutorias como definitivas, las enviará al Ministro de Justicia, quien las hará publicar.

C. Esp.—Art. 186. La declaracion judicial de ausencia no surtirá efectos hasta seis meses despues de su publicacion en los periódicos oficiales.

---

varian a lo infinito; que en vano se procurará enumerarlos todos, i que si alguno se omitiese, las leyes redactadas en sentido absoluto serian necesariamente incompletas».

M. Berenger. «La lei debe reglarse por consideraciones de utilidad pública mas bien que por miras particulares; i la utilidad pública no permite que se amplíen las atribuciones de los tribunales. Los jueces que no están sujetos a reglas fijas pueden prevaricar impunemente; cuando, al contrario, las reglas limitan sus atribuciones, el ciudadano que conoce esas reglas, puede determinar su conducta i sus negocios, procurando la aplicacion de aquéllas si le son favorables i evitándola, si adversas. Se lastiman entónces ciertos intereses, sin que haya culpa ni imprevision; pero ese inconveniente debe prevalecer sobre otro mucho mas jeneral».

El Primer Cónsul. «Tal sistema supone que la lei es injusta, i ello basta para derogarla. La injusticia puede cometerse por los jueces, porque son hombres; pero es contrario a la naturaleza de las cosas que la lei sea injusta, i que obligue al juez a serlo contra su voluntad.

Por otra parte, el problema está mal planteado. El se reduce a saber si son mayores los inconvenientes de sujetar a los tribunales a reglas absolutas, las cuales no obstan a que sean injustos si quieren serlo, que de referirse a la aplicacion de principios jenerales declarados conforme a la esperiencia. No se puede vacilar entre los dos inconvenientes, a considerarse que es imposible espedir leyes que prevean todos los casos, i que no dejen al arbitrio del juez el mayor número de aquellos que debe conocer».

El Cónsul Cambacérès. «La proposicion de M. Berenger no puede admitirse. Se ha visto ya que de todas las materias comprendidas en el Código Civil, la de la ausencia es la ménos susceptible de reglas mui absolutas; en jeneral el sistema de todo lejislador ilustrado debe consistir en asentar los principios que son la base de sus decisiones».

El señor Borja, de cuyos estudios sobre el Código Civil chileno tomamos los párrafos trascritos, dice a continuacion: «No puede darse un comentario mas completo i luminoso del artículo 81, núm. IV del Código chileno; pues don Andres Bello aceptó los principios que prevalecieron en el Consejo de Estado.

Art. 192. La sentencia en que se declare la presuncion de muerte de un ausente, no se ejecutará hasta despues de seis meses, contados desde su publicacion en los periódicos oficiales.

COMENTARIO

SUMARIO.—41. Prescripcion del artículo.—42. Las sentencias debieran tambien publicarse en el lugar donde se sigue la causa.—43. Division de las sentencias.

41. Prescribe este número que todas las sentencias, tanto definitivas como interlocutorias, se inserten en el periódico oficial.

De esta manera confirma el lejislador su empeño por cautelar los intereses del desaparecido. Miéntras mas amplia sea la publicidad que se dé a las actuaciones judiciales, mayor será la probabilidad de que estas lleguen a su conocimiento.

42. Pero las presentes publicaciones no miran solamente al interes del desaparecido. Se quiere ademas notificar a los presentes. Sin duda que este objeto no se consigue con las publicaciones prescritas. El periódico oficial solo por escepcion llegará al antiguo domicilio del desaparecido, que es el lugar donde hai interes en conocer los fallos judiciales.

Seria, pues, conveniente que se estableciese en la lei que las sentencias se debian tambien publicar en la cabecera de la provincia o del departamento en donde se sigue la causa.

Tal procedimiento no es nuevo en el Código. Por ejemplo, el artículo 1240 ordena que el fallo judicial que declara yacente la herencia se publique en un periódico

del departamento i en carteles que se fijarán en tres de los parajes mas frecuentados del mismo.

43. Sentencia, segun dicen los autores, es la decision lejítima del juez sobre la causa controvertida en su tribunal, i la llaman así de la palabra latina *sentiendo*, porque el juez declara lo que siente segun lo que resulta del proceso (a). Segun D. Bernardo Lira, esta voz aplícase especialmente «a las decisiones judiciales dirijidas a terminar definitivamente el pleito, o algun incidente promovido en él, para distinguirlas de las providencias, proveidos o decretos de mera sustanciacion que solo tienen por objeto dar curso progresivo a los autos; i se dividen en definitivas e interlocutorias» (b).

Las primeras resuelven definitivamente la cuestion principal de que se trata en el pleito i ponen fin a la instancia, absolviendo o condenando al demandado. Las segundas son las que se pronuncian en el discurso del mismo sobre algun incidente i llámase tambien *autos*.

El Código del Ecuador, ha reformado este artículo, poniendo la palabra autos en lugar de sentencias interlocutorias.

(a) Escriche.
(b) Prontuario T. I. N.º 425.

Art. 81. 6

El juez fijará como dia presuntivo de la muerte el último del primer bienio contado desde la fecha de las últimas noticias; i trascurridos diez años desde la misma fecha, concederá la posesion provisoria de los bienes del desaparecido.

REFERENCIAS

Diez años.—48
Posesion provisoria.—84
Bienes.—565

CONCORDANCIAS

C. Ec.—Art. 78. 6.ª El juez fijará como dia presuntivo de la muerte, el último del primer bienio, contado desde la fecha de las últimas noticias; i trascurrido diez años desde la misma fecha, concederá la posesion provisional de los bienes del ausente.

C. Col.—Art. 97. 6.ª El juez fijará como dia presuntivo de la muerte el último del primer bienio contado desde la fecha de las últimas noticias; i trascurridos dos años mas desde la misma fecha, concederá la posesion provisoria de los bienes del desaparecido.

C. Arg.—Art. 116. Pasados los seis meses, i recibidas las pruebas que presentaren los que hubiesen pedido la declaracion del dia presuntivo del fallecimiento del ausente, el juez, oido el defensor de éste, declarará la ausencia i el dia presuntivo del fallecimiento del mismo i mandará abrir, si existiese, el testamento cerrado que hubiese dejado.

Art. 117. En el caso del artículo 110, el juez fijará, como dia presuntivo del fallecimiento del ausente, el último dia de los primeros tres años de la ausencia, o del dia en que se tuvo de él la última noticia; i en el caso del artículo 112, el dia del conflicto de guerra, naufrajio, terremoto, etcétera, si fuese conocido, o no siéndolo, el dia del término medio entre el principio i el fin de la época en que el suceso ocurrió o pudo haber ocurrido.

Art. 118. Fijado el dia presuntivo del fallecimiento, los herederos testamentarios, i en su falta los lejítimos, a la época del presuntivo fallecimiento del ausente, o los herederos de éstos, o los legatarios, entrarán en la posesion provisoria de los bienes del ausente bajo inventario formal, i fianzas que aseguren su buena administracion. Si no pudiesen dar fianzas, el juez podrá exijir la garantía que juzgue conveniente, o poner los bienes bajo la administracion de un tercero.

C. Ur.—Art. 66. V. C. del art. 81, núm. 3.

C. Fran.—Art. 120. Si el ausente no ha constituido mandatario para la administracion de sus bienes, en virtud de la sentencia definitiva que hubiere declarado la ausencia, sus herederos presuntivos el dia de su desaparicion o de sus últimas noticias podrán solicitar la posesion provisional de los bienes que pertenecian al ausente el dia de la partida o de sus últimas noticias, siempre que den fianza para seguridad de la administracion.

C. Al.— Art. 18. La declaracion de muerte establece la presuncion de que el ausente ha fallecido en el momento fijado en el fallo que pronuncia esta declaracion.

Se reputará momento de la muerte, cuando de la investigacion no resulte otro:

En los casos del artículo 14, aquel en que la declaracion de muerte haya podido hacerse;

En los casos del artículo 15, el de la conclusion de la paz o la espiracion del año en que terminó la guerra;

En los del artículo 16, el en que el buque se haya perdido o aquél en que se presuma la pérdida;

En los del artículo 17, aquel en que haya tenido lugar el suceso.

Si la épcca de la muerte se fijare solo en cuanto al dia, se reputará momento de aquélla la terminacion de dicho dia.

C. Sui.—Art. 38. Cuando las requisitorias no hayan dado resultado, hará el juez la declaracion de ausencia, pudiendo ejercitarse los derechos consiguientes al fallecimiento del mismo modo que si la realidad de este se hubiese establecido.

Los efectos de la declaracion de ausencia se retrotraerán al dia del peligro de muerte o al de las últimas noticias.

COMENTARIO

SUMARIO.—44. Reglas que prescribe este número.—45. Fundamento de la primera regla.—46. Fundamento de la segunda.—47. Sistema que se ha adoptado en otras lejislaciones.—48. Conveniencia de adoptar sistemas análagos.—49. En lugar de provisorio, debería decirse provisional, segun la Academia.

44. En los números anteriores el Código se ha preocupado principalmente de prescribir reglas de procedimiento, tendientes a proporcionar al juez todos los elementos que puedan contribuir a formar su conviccion sobre la vida o la muerte del desaparecido, pero en este número establece las dos trascendentales prescripciones siguientes:

1.ª Que el juez fijará como dia presuntivo de la muerte el último del primer bienio contado desde la fecha de las últimas noticias.

2.ª Que trascurrido diez años desde la misma fecha, concederá la posesion provisoria de los bienes del desaparecido.

45. Recordaremos que cuando se trataba de apreciar la prueba rendida para obtener la declaracion de la presuncion de muerte, la lei dejó al tribunal la mas amplia libertad de accion i de criterio. En tal caso esto era perfectamente jurídico. Mediante nuevas indagaciones, el juez podia llegar a formarse una conviccion completa sobre los hechos, i la lei se apresuraba a darle los medios de obtenerla.

Pero, cuando se trata de fijar el dia en que se presume ocurrida la muerte del desaparecido, carecerá casi siempre de datos para determinarlo. Solo podrá hacerlo ateniéndose a indicios i deducciones espuestos a las mas graves equivocaciones.

Por consiguiente, siendo tan escasos los medios de indagacion de que puede disponer en este caso, seria a todas luces imprudente dejar entregados a su arbitrio los intereses privados. Como dice el señor Claro Solar, se colocaria al majistrado «en una situacion sumamente difícil, constiyéndolo en árbitro de conceder o quitar una herencia i haciéndolo blanco de las pasiones de las partes» (a).

Estos posibles errores i prevaricaciones los ha evitado la lei, estableciendo que el juez deberá fijar necesariamente como dia presuntivo de la muerte, el último del

---

(a) T. I.—N.º 445

primer bienio contado desde la fecha de las últimas noticias.

Tal determinacion es sin duda arbitraria, pero es la que mas se acerca a la realidad. Todo el sistema del desaparecimiento reposa en las probabilidades de la muerte o de la vida del desaparecido. «I en este proceso de las probabilidades, segun el mismo señor Claro, hubo un momento en que las dos presunciones han debido ser igualmente probables i éste es el que la lei ha elejido» (b).

El mejor comentario de este número está en las anotaciones que a su márjen escribió el señor Bello, i nos apresuramos a trascribirlas: «Si se dejase al juez, dice, la correspondiente nota del Proyecto de 1853, la facultad de fijar la fecha de la muerte, no podria casi nunca hacerlo sino por medio de conjeturas sumamente falibles i que abririan gran campo a la arbitrariedad. Es verdad que segun la disposicion del inciso 6.º, pudieran ser alguna vez llamadas a la sucesion del desaparecido personas que por no haberle sobrevivido no tuviesen derecho a sucederle; i, por el contrario, serán alguna vez escluidas de la sucesion personas que por haberle realmente sobrevivido tenian derecho a ella. Pero ¿qué regla podrá adoptarse que no esté sujeta a ninguno de estos inconvenientes? Por otra parte, el que ha sido escluido no tiene de qué quejarse, puesto que para hacer valer su derecho le es necesario probarlo, esto es, probar que ha sobrevivido efectivamente al desaparecido. Ahora bien, con esta prueba es admitido a la sucesion; i aun en el caso ménos favorable puede hacer va-

---

(b) T. I.—N.º 445

ler hasta cierto punto sus derechos, si no han prescrito.

«Finalmente, el derecho de sucesion es una creacion de la lei, i debe sujetarse a las condiciones i restricciones que ella tenga a bien imponerle.

«La necesidad de fijar de cualquier modo la fecha de la muerte, es evidente, puesto que por ella se califican los derechos en la sucesion del desaparecido. Supóngase que el desaparecido ha dejado solamente dos hermanos; uno de ellos fallece el 1.º de Noviembre de 1847. Si la fecha de la muerte presunta es posterior, verbigracia el 20 de Diciembre de aquel año, el hermano que sobrevive al 20 de Diciembre heredará todos los bienes, a ménos que el hermano premuerto haya dejado hijos, pues en este caso serán admitidos éstos a la porcion paterna por derecho de representacion. I si su padre hubiese fallecido despues del 20 de Diciembre, no serian ya admitidos por derecho de representacion, sino de trasmision, para el cual se necesita que los hijos acepten la herencia paterna, circunstancia que no es necesaria para ejercer el derecho de representacion».

«Es necesario, agrega en otra nota el ilustre autor del Código, fijar el dia de la muerte presunta para calificar por él los derechos de los que sobreviven al desaparecido, derechos que pueden nacer o estinguirse de un momento a otro.

«En el Código Frances, se refiere la muerte presunta al dia de las últimas noticias. No se determina si por este día se entiende el de la fecha de las últimas noticias, o el de la fecha en que se reciben. Admitida la primera suposicion, si la última noticia es una carta del desaparecido ¿qué motivo habria para presumir su

fallecimiento en la misma fecha de la carta? I en la segunda, pudiendo trascurrir mucho tiempo entre la fecha de las últimas noticias i la de su recibo, ¿qué motivo habria para escluir de la herencia a todos los herederos presuntivos que hubiesen fallecido en el tiempo intermedio?

«Se ha tenido presente el Código Frances, título *De los ausentes*, con los comentarios de Rogron i de Delvincourt; a Favard de l'Anglade, palabra *Absence*; el Código de la Luisiana, calcado en esta parte sobre el de los franceses, etc.

«La diferencia de mas bulto entre estos códigos i el presente Proyecto consiste en que, segun aquéllos, la posesion definitiva no se pronuncia sino a la espiracion de treinta años, contados desde el decreto de posesion provisoria, o de cien años, contados desde el nacimiento del desaparecido» (a).

46. La segunda regla que establece este número es igualmente importante. Da orijen al segundo período del desaparecimiento i su fundamento no puede ser mas lójico.

El trascurso de diez años, sin recibirse noticias del desaparecido, vigoriza en proporcion estraordinaria la presuncion de la muerte de éste e impone la necesidad de dar fijeza a las consecuencias de su prolongada ausencia.

Los intereses subordinados a la condicion de su muerte deben ahora prevalecer. Ya no seria posible seguir manteniendo los bienes sujetos a la administracion de personas cuyo empeño para conservarlos i desarrollarlos

---

(a) Nota al art. 83, N.º 6 del Proyecto Inédito.

tiene naturalmente que ser deficiente. Termina, pues, esa administracion i entra la de los herederos.

Al comentar los artículos 83 i 84, tendremos oportunidad de esponer con mayor detenimiento los derechos i las obligaciones que corresponden a ámbas clases de administradores.

47. En el sistema de nuestro Código, la sentencia que declara la presuncion de muerte no produce ningun resultado inmediato sobre los bienes del desaparecido. Solo surte sus efectos despues de diez años desde las últimas noticias, en virtud del decreto de posesion provisoria.

La jeneralidad de los códigos estranjeros adopta procedimientos mas fáciles i mas breves. El de la Arjentina, al mismo tiempo que declara la ausencia i el dia presuntivo del fallecimiento, manda abrir el testamento del desaparecido, si existiere, i dar la posesion provisoria de los bienes a los herederos presuntivos. Análogo es el sistema del Código Uruguayo. El Suizo da a la declaracion de ausencia los efectos consiguientes al fallecimiento efectivo, retrotrayéndolos al dia del peligro de muerte o al de las últimas noticias. El Aleman dice que la declaracion de muerte establece la presuncion de que el ausente ha fallecido en el momento fijado en el fallo que pronuncia esta declaracion. I el Código del Brasil, el mas moderno de los que rijen en la actualidad, prescribe que despues de dos años de ausencia, se abra provisionalmente la sucesion.

48. Es indiscutible que estos procedimientos se conforman mas con las actuales necesidades del comercio i con los nuevos sistemas internacionales de comunicacion.

Por otra parte, como dijimos en los preliminares, no

hai razon alguna que induzca a mantener los bienes en poder de los mandatarios, despues de haberse declarado la presuncion de muerte del desaparecido. Lo lójico es que esta sentencia produzca efectos reales inmediatos.

Ahora si lo que se quiere es respetar mas largo tiempo el derecho de los ciudadanos para ausentarse del pais sin inconvenientes, bastaria que se prolongara el plazo anterior a la declaracion. Este período es por su naturaleza de mera ausencia, i no presenta la anomalía de considerar al desaparecido como ausente i como muerto al mismo tiempo.

Pero la vacilacion de los redactores del Código se esplica. Estableciendo la muerte por desaparecimiento, habian introducido en la lejislacion un principio hasta cierto punto nuevo i no se atrevieron a establecer en la lei todas sus consecuencias. Mas, hoi las circunstancias son diversas. Muchos códigos posteriores las han adoptado sin reserva. Ha llegado, por consiguiente, el momento de emprender una reforma radical del sistema, haciendo producir a la declaracion de presuncion de muerte, los efectos que le corresponden lójicamente.

49. Esta es la primera vez que el Código habla de la posesion provisoria, i acaso no está demas decir que en otros códigos de paises de habla castellana se emplea la voz provisional.

Sin duda es mas correcto este vocablo. La Academia de la Lengua no acepta el término provisorio en el sentido de provisional.

El señor Roman en su Diccionario de Chilenismos dice a este respecto: *Provisorio, ria.* adj. Del frances *provisoire*, provisional. No lo ha admitido el Diccionario, ni lo necesitamos, porque, segun su formacion, no de-

beria significar provisional, sino propio del provisor. Es de sentir que lo haya usado nuestro Código Civil (arts. 81 i 82), porque eso le ha dado autoridad en todo Chile».

Queremos nosotros recordar que esa autoridad es mayor que la que indica el ilustre académico, pues tambien conceden posesion *provisoria* los códigos de la Arjentina, del Uruguai i de Colombia.

Art. 81. 7.

Con todo, si despues que una persona recibió una herida grave en la guerra, o naufragó la embarcacion en que navegaba, o le sobrevino otro peligro semejante, no se ha sabido mas de ella, i han trascurrido desde entónces cuatro años i practicádose la justificacion i citaciones prevenidas en los números precedentes, fijará el juez como dia presuntivo de la muerte el de la accion de guerra, naufrajio ò peligro, o, no siendo enteramente determinado ese dia, adoptará un término medio entre el principio i el fin de la época en que pudo ocurrir el suceso; i concederá inmediatamente la posesion definitiva de los bienes del desàparecido.

CONCORDANCIAS

C. Ec. Art. 78. 7.ª Con todo, si despues que una persona recibió una herida grave en la guerra, o naufragó la embarcación en que navegaba, o le sobrevino otro peligro semejànte, no se ha sabido mas de ella, i han trascurrido desde entónces cuatro años, i practicádose la justificacion i citaciones prevenidas en los números precedentes, fijará el juez, como dia presuntivo de la muerte, el de la accion de guerra, naufrajio o peligro. No siendo enteramente determinado ese dia, adoptará

un término medio entre el principio i fin de la época en que pudo ocurrir el suceso, i concederá inmediatamente la posesion definitiva de los bienes del ausente.

C. Col.—Art. 97. 7.ª Con todo, si despues que una persona recibió una herida grave en la guerra, o naufragó la embarcacion en que navegaba, o le sobrevino otro peligro semejante, no se ha sabido mas de ella, i han trascurrido desde entónces cuatro años i practicádose la justificacion i citaciones prevenidas en los números precedentes, fijará el juez como dia presuntivo de la muerte el de la accion de guerra, naufrajio o peligro, o no siendo determinado ese dia, adoptará un término medio entre el principio i el fin de la época en que pudo ocurrir el suceso; i concederá inmediatamente la posesion definitiva de los bienes del desaparecido.

C. Arj.—Art. 112. Causa tambien presuncion de fallecimiento la desaparicion de cualquiera persona domiciliada o residente en la República, que hubiese sido gravemente herida en un conflicto de guerra, o que naufragase en un buque perdido o reputado por tal, o que se hallase en el lugar de un incendio, terremoto u otro suceso semejante, en que hubiesen muerto varias personas, sin que de ellas se tenga noticia por tres años consecutivos. Los tres años serán contados desde el dia del suceso, si fuese conocido, o desde un término medio entre el principio i fin de la época en que el suceso ocurrió o pudo haber ocurrido.

Art. 117. V. C. del art. 81, N.º 6.

C. Ur. Art. 57. Si despues que una persona recibió una herida grave en la guerra, o naufragó la embarcacion en que navegaba, o le sobrevino otro peligro semejante, no se ha sabido mas de ella, i han trascurrido

desde entónces dos años, podrá solicitarse la declaracion de ausencia.

Los dos años serán contados desde el dia de la accion de guerra, naufrajio o peligro, o no pudiendo ser determinado ese dia, desde un término medio entre el principio i fin de la época en que pudo ocurrir el suceso.

C. Al.—Art. 15. El que habiendo tomado parte en una guerra como individuo de fuerza armada, haya desaparecido durante aquélla i permanecido ausente, podrá declararse su fallecimiento cuando hayan trascurrido tres años sin noticias despues de la conclusion de la paz. Si no ha habido tratado de paz, el plazo de los tres años comenzará al espirar aquél en que haya terminado la guerra.

Se reputará igualmente sujeto a una fuerza armada aquel que vaya unido a ella en calidad de funcionario, de empleado o de ausiliar voluntario.

Art. 16. El que durante un viaje por mar se encuentre en un barco que haya naufragado i permanezca ausente despues de este naufrajio, podrá declararse su fallecimiento cuando haya trascurrido un año sin noticias despues de la pérdida del buque.

Se presume esta pérdida cuando aquél no haya llegado a su destino, o cuando, a falta de destino fijo, no haya regresado despues de haber trascurrido desde que comenzó el viaje:

Un año, en la navegacion por el Báltico;

Dos años, en los viajes por otros mares de Europa, incluso el Mediterráneo, el mar Negro i el de Azof;

Tres años, en los viajes por los mares fuera de Europa. Si se hubiesen recibido noticias del buque, el tiempo deberá contarse desde que se hubiesen tenido las últimas.

Art. 17. El que fuera de los casos previstos en los ar-

tículos 15 i 16 se haya encontrado en peligro de muerte i permanezca ausente, podrá declararse su fallecimiento trascurridos tres años desde la fecha en que tuvo lugar el suceso.

C. Sui.—Art. 548. V. C. art. 81., N.º 3.

Art. 35. V. C. art. 81, N.º 3.

Art. 36. V. C. art. 81, N.º 2.

COMENTARIO

SUMARIO.—50. Fundamento filosófico de este inciso.—51. Requisitos que exije en este caso la declaracion de presuncion de muerte.

50. La razon filosófica de las disposiciones de este número es que la coincidencia del desaparecimiento i del accidente o peligro contemplado en la lei, viene a dar a la presuncion de la muerte del desaparecido toda la fuerza de una certidumbre.

En efecto, si una persona suspende desde el momento de encontrarse en tan grave peligro toda comunicacion de familia i de negocio en su antiguo domicilio, no pudiéndose obtener noticias de ella durante cuatro años, a pesar de hacerse con tal objeto las prolijas dilijencias que la lei prescribe, es perfectamente razonable suponer que falleció en la catástrofe.

La seguridad moral de que ha fallecido no puede ser ni mas absoluta ni mas fundada. Es natural, en consecuencia, que esta situacion se regle de manera especial, adoptándose determinaciones concordantes con tal estado de ánimo.

Así lo ha entendido el lejislador i por eso ha dispuesto que el juez debe conceder la posesion definitiva de los bienes inmediatamente que fije el dia presuntivo de

la muerte. Limitarse a conceder tan solo la posesion provisoria habria sido un absurdo. Esta supone la espectativa del reaparecimiento del desaparecido o a lo ménos la esperanza de obtener noticias fidedignas de la fecha de su fallecimiento, consideraciones inatendibles en la presente coyuntura.

Pero esto no quiere decir por cierto que el mero trascurso de los cuatro años autoriza al juez para darla desde luego.

La lei exije, ademas del vencimiento de ese plazo, que se hayan practicado las justificaciones i citaciones prescritas en los otros números del artículo **81**. Así lo dispuso la Comision Revisora, enmendando el proyecto del señor Bello, que solo exijia el trascurso de cuatro años para conceder inmediatamente la posesion definitiva (a).

51. En resolucion el número que comentamos no presenta en realidad ninguna escepcion en la tramitacion del juicio i los interesados en declarar la presuncion de muerte deben probar que el desaparecido se halló en inminente peligro de perecer a causa de un naufrajio, accion de guerra u otro peligro semejante; que desde entónces no se ha sabido mas de él i han trascurrido desde esa misma fecha cuatro años; que se han hecho las posibles dilijencias para averiguar su paradero; que se

(a) Proyecto de Código Civil. 1853. Art. 83.-7. Con todo, si despues que una persona recibió una herida grave en la guerra, o naufragó la embarcacion en que navegaba, o le sobrevino otro peligro semejante, no se ha sabido mas de ella, i han trascurrido desde entónces cuatro años, fijará el juez como dia presuntivo de la muerte el de la accion de guerra, naufrajio o peligro, o, no siendo enteramente determinado el dia del desaparecimiento, adoptará un término medio entre el principio i el fin de la época en que pudo ocurrir; i concederá inmediatamente la posesion definitiva de los bienes del desaparecido.

le ha citado por tres veces en el periódico oficial, corriendo mas de cuatro meses entre cada una de las citaciones; que han trascurrido seis meses despues de la última citacion; que se han publicado en el mismo periódico todas las sentencias libradas en el juicio i qué en todos sus trámites ha intervenido el defensor de ausentes.

Practicadas estas justificaciones, si el juez las conceptúa suficientes, dictará sentencia, declarando la presuncion de muerte i fijando como dia presuntivo de ella el del peligro, si fuere conocido exactamente i, no siéndolo, adoptando un término medio entre el principio i el fin de la época en que pudo ocurrir el suceso.

«Por ejemplo, dice don Andres Bello, el desaparecido, segun las últimas noticias, se embárcó el dia 1.º de Octubre de 1845 en Cádiz con destino a Méjico, i desde entónces no se han tenido noticias suyas, ni del buque en que se embarcó. Es de presumir naufrajio; pero ¿en qué dia? La determinacion judicial de este dia no puede ménos de ser hasta cierto punto arbitraria. Un término medio en la duracion ordinaria del viaje es el que mas razonablemente podrá elejir el juez, cuando no haya presunciones peculiares a favor de otra determinada época de la travesía; como por ejemplo, si se supiese haber habido recios temporales o huracanes en que hubieren zozobrado otros buques, navegando al mismo tiempo i por el mismo derrotero.

«Se sabe que un individuo estaba en Paris en Octubre de 1845, i desde entónces no ha vuelto a saberse de él. Si en esa época, o poco despues, hubiese prevalecido una epidemia destructora en Paris, pudiera conjeturarse que habia perecido en la epidemia, i fijarse, como en el caso anterior, un término medio en la duracion de ella; no ha-

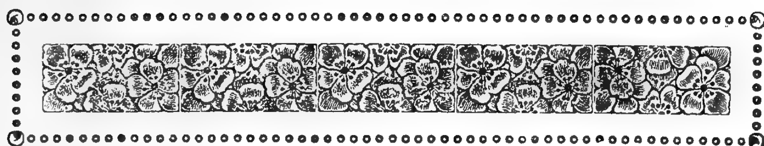
biendo habido estas circunstancias, i probándose por otra parte, que el individuo solia escribir a los suyos cada dos o tres meses, i que durante cuatro años no se habia recibido carta suya, ni noticia de su paradero, pudiera fijarse, para la muerte presunta, un término medio en el primer trimestre sub-siguiente a la última fecha de su correspondencia.

«Se sabe que un individuo se encontró en una batalla, despues de la cual ha desaparecido completamente: en este caso, empieza a ser presumible la muerte desde el mismo dia de la batalla» (a).

(a) Nota al artículo 83, núm. 7, del Proyecto inédito.

(*Continuará*)





TRADICIONES DEL VIEJO CORREJIMIENTO DE SAN MARCOS DE ARICA.

Un santo araucano florecido en el Perú en el siglo XVII.

POR

R. CÚNEO VIDAL
(Del Instituto Histórico del Perú)

IGNACIO ARAUCANO es el nombre con que fué conocido un oscuro muchacho de nacion mapuche cojido durante la encarnizada guerra de Arauco, trasladado à Arica en calidad de esclavo, vendido a aquellos PP. de San Juan de Dios del convento i hospital de San Antonio de Padua, muerto finalmente, para remate de una virtuosa vida, *en opinion de santo*, segun lo declara el dean Fr. Juan Gualberto Valdivia en sus «Fragmentos para la Historia de Arequipa».

*
* *

Las siguientes partidas de las Cajas Reales de Arica, citadas por don Vicente Dagnino en su «Correjimiento de Arica», dan cuenta de la internacion de *piezas de esclavos de Arauco* en el territorio ariqueño, en donde aquellos infelices acabaron por mezclar con sangre lugareña su fiera sangre araucana.

«En 8 de Noviembre de 1627 se hace cargo al tesorero « don Pedro Guerrero, de 59 pesos y 3 reales que pagó en « estas Cajas Reales Antonio Pérez de Acosta, dueño y « maestre del navío nombrado la «Santísima Trinidad», « que vino de los puertos de la Concepción y Valparaiso, « del reino de Chile, y surjió en éste el 25 de Octubre de « este presente año, en nombre de diferentes personas, « por tantos que montaron los derechos de almojarifazgo « a S. M., pertenecientes de entrada de las *piezas de es-* « *clavos* que navegaron en el dicho navío en esta manera:

«Cinco pesos por los derechos del cinco por ciento del « mayor valor de una esclava nombrada Isabel...

«Diez pesos por los de otras dos piezas nombrados Ale- « jandro y Lucrecia...

«Diez pesos por la entrada de los nombrados Pedro y María.

«Veinte pesos por los de otros 4 esclavos nombrados « Damian, Lorenzo, Juan y Magdalena.

«Cinco pesos por la esclava nombrada Juliana...»

*
* *

Fué D. Francisco de Toledo quien autorizó la reduccion a esclavitud de los indómitos araucanos, reos del

delito de defender con inquebrantable valor el suelo que los vió nacer...

Estando en La Plata en 1592, el terco virrei estendió nombramiento de capitan jeneral en favor de Rodrigo de Quiroga, i de maestre de campo en favor de Lorenzo Bernardo, a efecto de que acudiesen a sustentar la guerra de Chile, i entre otras cosas les facultó:

«Para que hayan de entrar en la dicha fuerza en el es-
« tado de Arauco o Tucapel, de donde mediante Dios pa-
« rece que podrian sujetar buen golpe de indios rebeldes,
« sea combatiendo con multitud de ellos en cabalgatas
« o facciones particulares, para que puedan traer hasta
« 600 o 700 a la provincia de Coquimbo; que asegurán-
« doles de la fuga *con desgovernallos de un pie*, pueden an-
« dar en las minas del **oro** e sacar, con que se pueda
« mejor sustentar la guerra....»

Don Rodrigo cumplió al pié de la letra, aquellas crueles instrucciones, segun se desprende de los siguientes términos, de una *Relacion de los sucesos de la guerra de Arauco*, que se halla inserta en el tomo XVIII de la *Coleccion de Documentos inéditos para la historia de España*, existentes en el Archivo Jeneral de Indias de Sevilla.

«En la guerra de Arauco trajeron presos mas de 500
« indios, los cuales el gobernador hizo embarcar y llevar
« desterrados a la ciudad de Coquimbo, metidos en un
« navío, por la mar, que era de su tierra mas de 120 le-
« guas, para que en las minas de aquella ciudad saca-
« ran oro para ayudar a los gastos de la guerra; i algu-
« nos caciques que allí se tomaron fueron los sucesores
« de Colocolo **Arauco i otros** «que mandó el gobernador
« que se llevasen desterrados al Perú».

*
* *

En Marzo de 1608 el virrei marques de Montesclaros despachó una provision «*por la que se declaraban esclavos* los indios de diez años arriba que se capturasen en la guerra de Arauco».

Suspendida dicha provision a fines de 1609, a ruego de un virtuoso sacerdote, el padre Luis de Valdivia, la misma fué declarada en pleno vigor en 1625, por real cédula de Felipe IV, encaminada «a que se les hiciese a « los indios cruel guerra por todas las vías, y se toma- « sen por esclavos los que en ella se prendiesen y cauti- « vasen, cediendo estos presos y piezas en utilidad de los « soldados que nos ganasen, y que ellos (los soldados) los « pudiesen herrar o marcar con un hierro candente y ven- « der a su voluntad....»

*
* *

Los infelices araucanos fueron vendidos dentro i fuera del pais.

Muchos fueron traidos al Perú, donde alcanzaban un precio mas ventajoso que en Chile.

A tal estremo llegó el trasporte de esclavos araucanos al Perú, que el mismo rei don Felipe IV, se vió obligado a prohibirlo, por cédula de 16 de Marzo de 1628.

*
* *

Una de tales «piezas de esclavos de Arauco» fué el oscuro donado Ignacio con quien rezan estas líneas.

*
* *

Cuando en 12 de Enero de 1635 se regularizó el convento i hospital de San Juan de Dios de Arequipa, en conformidad a una bula del Pontífice Paulo V, tres relijiosos i un *lego topiquero*, desprendidos del convento i hospital de San Antonio de Padua de Arica, fueron enviados a reforzar aquella comunidad.

El lego del cuento fué el dichoso Ignacio.

*
* *

Su vida continuó siendo en Arequipa lo que en Arica: un dechado de humildad, abnegacion, olvido de sí, i amor al prójimo....

*
* *

¡Sarcasmo del destino! El, Ignacio Araucano, hijo de *toquis*, descendiente de una estirpe de guerreros indómitos, nacido para dar i recibir heridas; para matar i ser muerto en las trájicas vicisitudes de su nacion, condenado a aplicar bizmas i vender potras en el ambiente malsano de una enfermería arequipeña!....

*
* *

Murió *en opinion de santo* según el mencionado historiador Dr. Juan Gualberto Valdivia.

«Se halla enterrado en el templo de San Juan de Dios
« de Arequipa—escribe dicho autor—el cuerpo del dona-
« do Ignacio Araucano que murió en opinión de santo.

«En 1801 se sacó de la pared del presbiterio el cajón

« en que estaba su cuerpo, y se le halló incorrupto; y su « rostro era muy conforme al retrato en pintura que ha« bian hecho de él en vida».

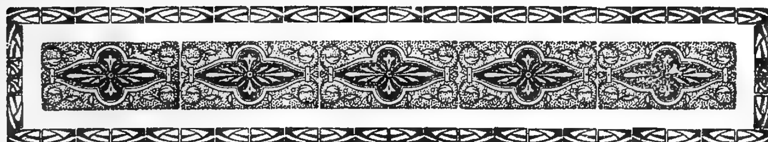
*
* *

Lo cual significa—agregamos nosotros—que este Ignacio fué como quien dice el chileno que, en mérito de una vida ejemplar, anduvo mas cerca de los sacros umbrales del santoral; aquel cuyas plantas de siervo de Dios mas se aproximaron a los peldaños de la bienaventuranza que con firme pie traspusieron los peruanos Rosa de Lima, Martin de Porres, Francisco Solano i Toribio de Mogrovejo....

Lima, MCMXVIII.

R. CÚNEO-VIDAL,
del Instituto Histórico del Perú.





ESTUDIO ECONOMICO - ADMINISTRATIVO - SOCIAL DEL TERRITORIO DE MAGALLANES

POR EL SEÑOR

MANUEL CHAPARRO RUMINOT

Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Leyes i Ciencias Políticas de la Universidad de Chile

(*Continuacion*)

CAPITULO IV

Comercio

Decadencia de Punta Arénas en su importancia como plaza comercial en el sur de la América; sus causas.—Trascendencia internacional de esta cuestion.—El comercio magallánico; sus características.—El «trust».—Escasez de trasportes para Chile i abundancia para la Arjentina; consecuencias.—Importacion i esportacion. — Comercio de tránsito; su disminucion.—Riqueza privada.

Punta Arénas, la capital del Territorio de Magallánes, es aun el gran centro comercial por donde entra a la Patagonia i Tierra del Fuego, tanto chilena como arjen-

tina, todas las mercaderías necesarias para el consumo de la poblacion, i las maquinarias e instalaciones que requiere la industria, i tambien por donde salen los productos de la ganadería i minería de las mismas rejiones.

I he dicho «aun» porque esta preponderancia comercial ya la va perdiendo, como se ve patentemente en la importancia, cada vez mayor, que adquieren los puertos arjentinos del Atlántico, desde Madryn a Ushuaia.

La causa de esta lenta anemia que ataca a Punta Arenas, i por ende a Magallanes entero, es sabida en el Territorio i en la Arjentina, mejor que en Chile, la Aduana.

En mala hora la estableció nuestro Gobierno; ella concluirá la obra de arjentinizar al Territorio i acercar mas aun a sus habitantes a nuestra vecina República que con amplitud de criterio no bien ponderada por ellos i no suficientemente lamentado por nosotros, se priva de los miles de pesos de entrada que le reporta una mala Aduana i hace libres todos sus puertos patagónicos, desde Bahía Blanca al Sur,

Anteriormente a 1912, en que se dictó la lei que creó el servicio aduanero, las mercaderías que forzosamente debian de importarse venian de Europa; su precio era módico i su calidad excelente, pero se declaró la guerra europea i los fletes escasearon. Habiendo sólo dos buques nacionales que sirvieran estas rejiones i siendo ellos absolutamente insuficientes por su tonelaje (1,200 toneladas cada uno) para el servicio de pasajeros i de carga, los habitantes tuvieron forzosamente que dirijirse a Buenos Aires para la provision de lo que necesitaban, pues, como se verá mas adelante, los arjentinos tienen marina mercante.

Empezaron, pues, a llegar a Punta Arenas representantes arjentinos de fábricas de tejidos, ropa hecha, cal-

zado, etc., los que, ofreciendo mercaderías de buena clase, mui poco inferior a las europeas, i a precios bajos, se abrieron fácil mercado en el comercio puntarenense.

Al mismo tiempo el Gobierno arjentino, que jamas quita su vista intelijente i previsora de estas tierras, que el de Chile abandona a sus propias fuerzas, dictaba leyes liberales para la esportacion de todos los productos que ántes venian de Europa, i que la guerra obligaba a fabricar dento del pais, favoreciendo asimismo, a las líneas arjentinas de navegacion, a la vez que imponia pesadas gabelas a las estranjeras (no habia otras que chilena). Su preocupacion constante es ligar, con una fuerte corriente comercial, a Buenos Aires i Magallánes. En ello le secunda maravillosamente bien la poblacion estranjera del Territorio, que tiene muchísima mas simpatía por la Arjentina, que solícitamente prevé i subsana los inconvenientes que se oponen a su comercio.

Puede decirse que toda la riqueza de los territorios arjentinos del Chubut, Santa Cruz i Rio Negro, ha sido formada con capitales puntarenenses. Las fortunas nacidas en Magallánes, han estendido su radio de accion a aquellas rejiones, i allí han invertido el exceso de sus ganancias, en vez de hacerlo en Chile.

En la actualidad son lo suficientemente cuantiosas para constituir centros comerciales con vida propia i susceptibles de enorme acrecentamiento, aun cuando todavía estén en Punta Arenas las casas matrices, con las cuales guardan estrecha solidaridad i dependencia.

Pero debido a esta misma solidaridad, si mañana el Gobierno de Chile, que debe tratar de retener para su territorio la hejemonía comercial que va perdiendo, lejislara en tal sentido, herirá directamente al comercio arjentino, ya que solo atacándolo puede conservarla, cosa

que este Gobierno seguramente no permitirá; i apoyándose en la comunidad de intereses i en la simpatía indudable de los comerciantes magallánicos por la Arjentina, tratará de influir o de imponer a Chile su conveniencia, lo que éste no sufrirá, situacion sin salida que puede asumir para la Patria los mismos gravísimos caractéres de la que en el año 1879 se produjo en el litoral de Antofagasta.

La huida, pues, de los capitales de Magallánes a la vecina rejion arjentina, i la dependencia comercial del Territorio de Buenos Aires, en vez de serlo de Europa, como ántes del establecimiento de la Aduana, está creando un factor peligroso, no sólo para la chilenizacion de este estremo de la República, sino tambien para la seguridad del mismo.

Problemas son estos tan serios, segun mi entender, i que se contemplan tan claramente en Magallánes, que debieran influir poderosamente en el ánimo del Gobierno de Chile para prestar una atencion mas vijilante sobre el territorio, vijilancia que reclaman imperiosamente su situacion jeográfica, alejada de Chile i unida a la Arjentina, i la corriente que impulsa hácia allá a sus pobladores, a la que ayudan ámbos Gobiernos: el primero con su indiferencia, i el segundo con su atencion de cada momento.

Mas adelante examinaré detenidamente todo lo relacionado con la Aduana; por el momento sólo dejaré constancia de que esta medida, desastrosamente estudiada, ha contribuido a hacer mas estrecha la union jeográfica con la vecina República i, por tanto, la separacion con el pais.

Era famosa, ántes del réjimen aduanero, la estrema baratura de la vida en Magallanes; no existia la cuestion

social, porque el obrero vivia holgadamente con su salario, i podia aun dejar siempre un fondo de ahorro para futuras eventualidades; a la sombra de esta holgura desapareció el alcoholismo, producto en la mayoría de los casos, mas que de naturalezas viciosas i dejeneradas del deseo de olvidar la miseria con todas sus desdichas.

En cambio, en la actualidad, la vida es mas cara que en todo Chile; conozco mi Patria desde el rio Sama hasta el Canal Beagle, i creo no equivocarme al decir que talvez no hai otra ciudad, dentro del pais, en que el precio de toda clase de artículos sea tan elevado como en Punta Arénas. Son frecuentes las huelgas producidas, por la escasez del salario, que ya no satisface, como ántes, las necesidades del obrero i la cuestion social se ha presentado con caractéres mas o menos graves, hasta el estremo de formar una traba para el establecimiento de algunas industrias, que podrian tener brillante éxito; pero los capitalistas temen invertir su dinero en maquinarias e instalaciones, que cualquier dia pueden trasformarse en capital muerto i en bancarrota, por el «paro» frecuente de los obreros.

Para dar una idea de la importancia de Magallánes como plaza comercial, estampo los siguientes datos que al respecto he podido hallar:

En la Notaría de Magallánes encontré una nómina de 23 Sociedades Anónimas Ganaderas o Industriales, que ejercen actualmente su jiro, i cuyo capital—jeneralmente establecido en libras esterlinas—reducido a pesos chilenos de 12 d. me da un total de 106.023,400.

Del Rol de Avalúos para 1916, he sacado un detalle en el cual aparecen 853 casas de comercio, importadoras,

mayoristas, minoristas, fábricas, aserraderos, astilleros, etc., etc., que pagan la respectiva patente muncipal.

Tuve el propósito de buscar el capital con que jiran las principales de estas casas, pero hube de desistir porque es casi imposible determinar este dato, sin un balance e inventario, que muchas veces es privado.

El capital en Magallánes jamas está inactivo i se consideraria segun la opinion de los comerciantes, como muerto, uno que produjera el 8% o que estuviera invertido en bonos que dieran sólo ese interes, como sucede frecuentemente en el Norte. Aquí es una rueda que siempre jira; cada una de cuyas vueltas respresenta un nuevo i grande acrecentamiento.

La inmensa mayoría, o tal vez todas las casas comerciales verdaderamente fuertes del Territorio, tienen interes, o son simplemente una seccion de grandes esplotaciones, que abarcan muchas ramas de la industria.

Esta es una particularidad del comercio magallánico: a medida que va progresando el negocio que sirvió de base a las actividades del dueño, éste va estendiendo, con su producido, el campo en que ellas se ejercitan, hasta llegar a abarcar varias industrias. I tal fenómeno puede observarse no sólo en la grande industria, sino tambien en el austriaco dueño del mas ínfimo boliche (nombre que se da aquí a lo que en el norte se llama despacho). Una vez que lo ha establecido, lo deja al cuidado de su mujer o empleados i él trabaja en el campo o en corretajes particulares, comprando aquí i allá los mas variados productos i vendiéndolos siempre con ganancia. Si hai necesidad, se va durante algun tiempo a navegar co-

mo marinero; o se hace carrero, zapatero o chauffeur, pero salvo rarísimas escepciones dedica todo su tiempo a la atencion de su negocio que, como hai tantos de la misma especie, lleva una vida lánguida.

Ahora en la alta industria sucede igual cosa.

Tomaré la firma Menéndez Behety i pasaré revista a los jiros de la industria que ejerce:

1.º El comercio.—Tiene en Punta Arenas un gran emporio en el que hai desde la seda hasta el champagne; desde cortinas i alfombras hasta cocinas, maderas para construcciones, ladrillos, frutos del pais, zapatos, perfumes, etc., etc.; todo cuanto puede necesitarse se encuentra allí.

2.º Las minas.—Esplota actualmente la mina «Loreto», de que ya he hablado, anexa a la cual ha establecido una instalacion para la fabricacion de briquetas, i otra para ladrillos de greda. La mina está servida por un ferrocarril i un excelente muelle en Punta Arenas, cuyo valor excede de un millon de pesos, i es el mejor contruido hasta el presente.

3.º Estancias.—Posee varios cientos de miles de hectáreas de terreno, tanto en Chile como en Arjentina, en las cuales hai costosísimas instalaciones para esplotarlas segun los últimos adelantos modernos.

4.º Frigoríficos.—Tiene el de Puerto Sara, cuyo colosal rendimiento dí, al hablar de la ganadería.

5.º Líneas de vapores.—Posee una flota completa, compuesta de mas de 16 barcos, cuyo tonelaje total no me ha sido posible encontrar, pero entre los cuales hai algunos excelentes, con comodidades para pasajeros, que hacen el servicio entre Punta Arenas i Buenos Aires. Entre estos últimos hai algunos de

mas de 4,000 toneladas; todos navegan con bandera arjentina.

***

Como se ve, son compañías colosales, que lo abarcan todo i en cada una de sus ramas son las primeras tendro del Territorio. El dinero lo reciben en cantidades fabulosas i por todos los conductos imajinables.

Este excesivo poder, uno de los mayores de Chile, fuera de las casas radicadas en el estranjero i que poseen ajencias en el pais, como Duncan Fox, Grace i otras, se traduce en un perjuicio para los habitantes de Punta Arénas: es el «trust» comercial que impide toda competencia. Nadie puede luchar con estas casas cuando álguien pretende establecer un negocio que ya ejercen, o cuando empiezan a esplotar alguno en que otro les ha ganado la delantera. El precio que dan a sus productos es el corriente de plaza, esto es, el fijado por ellas mismas, pero lo pueden bajar indefinidamente para arruinar a cualquier audaz que pretenda equipararseles, pues, si no son ellas las productoras, son sus buques los que los han trasportado, i aun cuando esto último no sucediera, el resultado es igual porque, comprándolo todo por enormes cantidades, el valor de adquisicion es mucho menor.

Se cuentan casos de pequeños comerciantes arruinados por estas casas en la forma que el gato mata al raton que no puede librarse de sus garras: lenta i fatalmente; pero no es lo comun. Por el contrario, no puede dejar de reconocerse el proceder que, a pesar de lo anterior, resulta siempre caballeroso, pues

pudiendo establecer fácilmente el monopolio vergonzoso de toda clase de artículos, ya que en Chile no hai leyes que prohiban el «trust», no lo hacen.

Otra casa, tan fuerte como la Menéndez Behety, es la Braun i Blanchard. Ejerce los mismos jiros industriales que aquélla, escepto las minas, i es al mismo tiempo la dueña de los dos únicos vapores que han quedado haciendo un servicio regular, despues de la declaración de la guerra europea, entre Punta Arénas i Valparaiso, a la vez que del único muelle apropiado para el desembarco de mercaderías que hai en aquel puerto.

Si no fuera por estos dos vapores, Magallánes estaria completamente aislado del resto del pais.

Todo artículo que viene del Norte, ha tenido que pagar a la firma Braun i Blanchard el precio del flete, cuyo monto, en apariencia, fija el Gobierno en el contrato respectivo, pues, en el hecho, sólo acepta el que determinan los armadores; lo mismo sucede respecto al uso del muelle.

Estas circunstancias, aparte de ser desdorosas para la Administración Pública, ya que todo el mundo conoce la situación de inferioridad a que está sometido el Estado, al tener que aceptar los precios de los fletes que por el trasporte de artículos nacionales quiera fijar la firma Braun i Blanchard, como asimismo, por los derechos de muellaje que todo artículo internado en Punta Arénas debe pagarle, puede orijinar graves trastornos, cuyas consecuencias deberian soportar los habitantes del Territorio, principalmente. Si mañana la firma Braun i Blanchard pierde sus vapores en uno de los frecuentes temporales del Golfo de Penas, por ejemplo, como casi ha ocurrido muchas veces, o los enajena, o se suscita cualquiera dificultad respecto al uso del muelle, el co-

mercio de cabotaje consistente en artículos alimenticios vejetales, principalmente, que en el territorio se dan sólo en reducidísima escala, no podría hacerse. Los similares que vienen de Europa i Buenos Aires, a mas de los derechos de Aduana que actualmente pagan, se recargarian enormemente en su valor, i la vida, por tanto, se haria casi insostenible, sobre todo para el pueblo.

Para remediar estas desventajas, cuya evidencia no necesita esplicaciones, es menester la ayuda fiscal; es preciso que el Estado compre buques i construya un muelle siquiera en Punta Arénas. Por mui alto que fuera su valor de adquisicion, i aun cuando sólo cobrara por los fletes la mitad de lo que hai necesidad de pagar actualmente, bastarian unos cuatro o cinco viajes al Norte para resacirse del gasto. (La firma Braun i Blanchard sacó el valor de sus buques en tres viajes, i con fletes mas bajos que los que actualmente cobra).

El comercio de internacion en Magallánes es importante i comprende todas las instalaciones de maquinarias, etc., que se hacen en las estancias i fábricas, las cuales vienen por lo jeneral de Estados Unidos, i los artículos de primera necesidad i vestido, que llegan de Arjentina, Europa i del resto del pais.

La esportacion es muchísimo mas considerable i está formada por las lanas, carnes, cueros i, en un palabra, todos los productos de la ganadería, que, con motivo de la guerra tienen un mercado seguro, i precios jamas soñados por los estancieros de Magallánes. Ademas se esportan en grandes cantidades: carbón i, mas aun, madera de la isla Dawson, donde se surten, puede decirse, los puertos arjentinos de la Patagonia e Islas Malvinas.

Antes existia en cantidad mucho mas importante que ahora, el comercio de tránsito, que dejaba grandes utili-

dades a Punta Arénas, pues los transatlánticos trasbordaban las mercaderías a buques rejionales que, a su vez, las repartian en la costa Arjentina, lo que confirmaba i mantenia la supremacía del puerto chileno, pero hoi, debido a los derechos que tiene que pagar la mercadería internada, dicho comercio a ido ha menos de año en año, lo que demuestra la decadencia de la capital de Magallánes.

Al respecto he tomado el siguiente cuadro de la Memoria del Administrador de Aduanas.

«Desde el año 1912 (fecha de la implantacion de la « Aduana) han sido reembarcadas a puertos arjentinos « las siguientes cantidades de mercaderías, por las que « se han suscrito los siguientes pagarées i derechos de « internacion:

Año	Número de pagarées	Derechos
1912	412	$ 868,863.20
1913	545	784,682.75
1914	376	431,762.19
1915	191	239,370.95
1916	148	213,370.18

Como puede observarse, este cuadro pinta mejor que ninguna consideracion la importancia decreciente de Punta Arénas en el Sur de la América.

La propiedad urbana tiene un alto precio en Punta Arénas, mucho mas elevado, relativamente a la importancia de la poblacion i al número de sus habitantes, que en Santiago.

He sumado el valor de las propiedades raices segun la estimacion que se hace de ellas en el Rol de Avalúos para 1916, i he encontrado el siguiente total: $ 61.650,700.

No obstante, es menester observar que el interes que se obtiene con el arrendamiento de ellas, no corresponde a su valor. Los materiales son sumamente caros i una edificacion cualquiera cuesta un dineral, siendo los cánones de arrendamiento bajos, aun cuando hai gran escasez de locales.

Para finalizar este capítulo, i aun cuando no es una materia que corresponda precisamente a su epígrafe, encuentro que tiene con él alguna relacion. Me refiero a la fortuna privada de los habitantes.

En una comunicacion oficial he encontrado los siguientes datos al respecto:

«La poblacion de Magallánes puede estimarse en 25 « mil habitantes. Las Cajas de Ahorros de los diversos « Bancos dan las cifras siguientes:

Cuentas hasta de $ 1,000.............	2,804
Cuentas de 1,000 a $ 5,000...........	824
Cuentas de 5,000 a $ 10,000.........	221
	3,849

En el libro de informaciones de un establecimiento de crédito, he visto que hai aquí radicadas:

69	fortunas superiores	a	500,000	francos
64	» »	»	1.000,000	»
31	» »	»	2.000,000	»
25	» »	»	5.000,000	»

«Ademas hai varias superiores a 10.000,000 de francos, « algunas de ellas superiores a 1.000,000 de £ i otras « superan en el doble a esta suma.»

CAPITULO V

Poblacion è instruccion

La cuestion social

§ 1.º Poblacion.—§ 2.º Instruccion.—§ 3.º La cuestion social.—Jeneralidades.—El elemento obrero i su calificacion en el Norte del pais.—Separacion de clases i oríjenes; clase capitalista; clase obrera. —Asociaciones obreras en jeneral i Federacion de Magallánes; sus trabajos en pro del mejoramiento obrero.—Parte grave de la cuestion social; desigualdad de los ciudadanos magallánicos con los del resto del pais; injusticia de esta situacion.—El salario en jeneral i en especial en Magallánes.—La accion del Estado en las luchas de obreros i patrones por causa del salario.—Proceder de la autoridad al respecto.—Consecuencias locales i nacionales que de él se nacen.

§ 1.º—Poblacion

El Territorio de Magallánes ocupa, como he dicho, una estension aproximada de 171,438 km.^{2} i la superficie total de la República es de 756,990 km.^{2}, de modo que comprende, por sí solo, poco ménos de la 4.ª parte de la estension total de ella.

Comparándola con la de algunos paises europeos i americanos, tenemos las siguientes proporciones:

Francia...............	528,000 km.^{2}
Italia.................	296,000 »
Uruguai..............	178,700 »

Magallánes............	171,438 Km.²
Rumania.............	131,000 »
Portugal..............	92,000 »
Suiza.................	41,000 »
Dinamarca............	38,000 »
Holanda..............	33,000 »

La relacion entre la poblacion del Territorio i su estension es de 0.01 habitante por cada kilómetro cuadrado, es la mas baja de Chile, i una de las mas bajas de América i del mundo entero. Esto segun el censo de 1914, que dió una poblacion total de 24,000 habitantes, la que en 1917 puede calcularse en 25,000.

Los hombres están en enorme mayoría sobre las mujeres, formando los primeros el 63.13°/₀ del total de la poblacion.

El 46% de los habitantes son estranjeros i el resto nacionalizados o provenientes en su mayoría de Chiloé. Forma el mayor coeficiente de estranjeros en Chile, siguiéndole la provincia de Tarapacá, que cuenta con el 35%.

En Magallánes no hai conventillos ni citées. La relacion entre la edificacion i la poblacion es de una pieza por cada habitante.

A pesar de esto, i de existir en Punta Arénas, que es donde está concentrada la mayoría de la poblacion, agua potable i demas servicios hijiénicos de las ciudades modernas, basta hacer un paseo por la ciudad para notar el gran número de niños atacados de raquitismo, con los huesos torcidos, sobre todo entre el elemento chileno.

Este fenómeno se debe, indudablemente, a la mala alimentacion en la primera infancia, pues las madres

raras veces tienen leche para amamantarlos, i a la carestía de la leche de vaca, sea líquida o condensada.

El alcoholismo no existe i nunca se ve, por consiguiente, el espectáculo de individuos ebrios en las calles, tan frecuente en las ciudades del Norte; las enfermedades venéreas no existen en cantidad digna de mencion.

En el Censo de 1907, el mas perfecto talvez que se haya levantado en Chile, aparecen solo 33 individuos mayores de 71 años.

Punta Arénas tiene, tomando como base la de 1914, 15,000 habitantes; Puerto Natales 800 i Puerto Porvenir 600. El resto, o sean 7,600, se encuentra repartido en los enormes campos patagónicos i de Tierra del Fuego. La razon de la escasa poblacion existente en el campo está en la indivision de la propiedad. Una estancia que comprende 200 o mas miles de hectáreas, no ocupa mas de cien hombres, ya que cada uno puede cuidar centenares de ovejas i, por otra parte, en todas ellas se emplean procedimientos que tienden a reemplazar al hombre por la máquina.

En el campo no se ven mujeres, fuera de uno que otro administrador o puestero casado.

Cada año llega a Punta Arénas, en la época de las faenas campestres, de la esquila, la marca, la capa, el baño, etc., una cantidad de chilotes, ascendente a varios miles de individuos, que vienen de su tierra a ganar los excelentes salarios que aquí se pagan. Estos hombres, que forman una poblacion volante i que vuelven a Chiloé una vez terminadas dichas faenas, no están comprendidos en los datos que he dado acerca de la poblacion.

§ 2.º—Instruccion

Así como Magallánes tiene el mas alto coeficiente de Chile en el número de estranjeros, tambien tiene el mas bajo en el número de analfabetos.

El censo de 1907 constata el 20.33% de individuos que no saben leer ni escribir. Del 79.67% restante, el 10.27% solo sabe leer, i el 69.40% tambien escribir. Comparando estas cifras con las de otras provincias, resultan las siguientes proporciones de alfabetos: Magallánes, 69.40%; Tarapacá, 57%; Antofagasta, 56%; Valparaiso, 53.6%; Santiago. 50.6%; en las otras el coeficiente disminuye aun mas.

Como digo, estos datos son de 1907, es decir, tienen 10 años. Hoi seguramente el número de analfabetos no es mayor de un 5 o 7 %.

En esa fecha no existia la Sociedad de Instruccicn Popular, que desde 1911 da, gratuitamente, instruccion diurna i nocturna para hombres, mujeres i niños; tiene un excelente i amplio edificio construido ad-hoc, con numerosas i cómodas salas, apropiadas para toda clase de enseñanzas.

Una de las cosas mas interesantes que presenta Magallánes, en el estudio de las condiciones de su pueblo, es el espíritu de progreso que le anima, mui diferente, por cierto, al de otras rejiones del pais. He asistido durante algunos meses a una clase nocturna en el establecimiento nombrado, i he podido penetrarme del interes por aprender que absorbe al hombre, a la mujer i al niño. Verdadera admiracion he sentido al ver chicos de no mas de 6 años, que no van a la escuela, como sucede a veces en el Norte, obligados por sus padres o a dormir, sino

con la imajinacion mui despierta i ávida de conocimientos. A pesar del frio, de la nieve i del hielo, que cubre a la ciudad la mayor parte del invierno, la asistencia a clases, como lo indican los libros del establecimiento, es mui puntual.

Fuera de esta Sociedad, que es la que cuenta con el mayor número de alumnos, por las comodidades que tiene su local, hai en todo el Territorio dos escuelas superiores i diez elementales.

La instruccion secundaria está servida por un liceo de hombres i otro de niñas.

La enseñanza particular cuenta con un colejio aleman, uno ingles, uno chileno, el de los Salesianos i el de María Auxiliadora, planteles que atraen a las aulas a todos los niños del Territorio, sin escepcion, i que promete, para dentro de dos o tres años, la consumacion del ideal de todo pais que aspira a ser grande i próspero: la muerte del analfabetismo.

La Municipalidad tiene tambien una importante escuela, que costea con fondos propios.

En materia de instruccion, pues, Magallánes se ha colocado mui por sobre el resto del pais, i justo es dejar constancia de que este grado de adelanto se debe, no a la accion del Gobierno, que no le presta mayores atenciones que a cualquiera otra rejion, sino principalmente a la iniciativa particular. Esa fuerza poderosa que anima a los individuos de todas las clases sociales al progreso, i que hemos visto desarrollada en la agricultura, se muestra potente i bienhechora en la instruccion; sin tanta prédica ni conferencias como en el Norte, aquí se obra aceptando desde luego lo que se encuentra conveniente.

§ 3.º—La Cuestion Social en Magallánes

En todas las edades i en todos los pueblos han existido diferencias entre los hombres, que nacen de su diferente capacidad, ya sea física o psíquica, es decir, de las condiciones personales de cada uno; pero hai otras, orijinadas por la organizacion misma de la sociedad, i que en el órden económico, por ejemplo—que es el que interesa principalmente a mi estudio—dan nacimiento tambien a clases o categorías sociales.

En la antigüedad la base económica i social era la familia, cuyo jefe era el encargado de proporcionarle cuanto necesitara, valiéndose para ello de sus esclavos.

Despues, en la Edad Media, la clase trabajadora se agrupó en Gremios o Corporaciones, dentro de las cuales puede distinguirse, en todo caso, al maestro i al aprendiz. El primero era el jefe de la industria i pagaba a los segundos un jornal de antemano establecido en los estatutos de la corporacion, pero, como la palabra lo indica, mas que patron era un maestro, calidad a la que podia llegar tambien el aprendiz, una vez adquiridos los conocimientos suficientes. Mas que clases, eran etapas sucesivas de la vida profesional.

La Revolucion Francesa destruyó el Réjimen Corporativo, lo que unido al nacimiento de la grande industria, constituida en la forma nueva que se ha llamado Empresa, orijinó la division profunda existente hoi entre los dos elementos vitales de la produccion: el empresario i el obrero, categorías que la Escuela Socialista denomina: el Capital i el Trabajo.

Desde esa fecha impera tambien la mas absoluta liber-

tad de trabajo: cada cual gana lo que puede i cuanto puede, haciéndose dueño del producido de su esfuerzo.

Esta libertad, coexistiendo con el Réjimen de Empresa, ha venido a poner frente a frente, i en son de lucha, al patron i al obrero, en condiciones de evidentes desventajas para este último, pues lo que posee—su trabajo—ha pasado a ser una mercadería, que se vende o arrienda al empresario, mediante el pago de una suma de dinero, que constituye el salario; mercadería-trabajo que está sujeta a las leyes económicas i en especial a la de la oferta i la demanda. Esta situacion se presta a los abusos del patron que, apoyándose en la abundancia de brazos, ofrece por la mercadería-trabajo del obrero precios que en muchas ocasiones no alcanzan a satisfacer las necesidades de la vida de éste; i tambien de parte del obrero, pues, cuando hai escasez de brazos, exije salarios que pueden formar una traba para el nacimiento i desarrollo de la industria.

Pero esta última es la situacion escepcional; lo corriente es el abuso del patron, que en todas circunstancias se encuentra ventajosamente colocado sobre el obrero, pues tiene su capital.

Para remediar tales males e igualar las condiciones de patrones i obreros, evitando que los primeros abusen de los últimos, ya que siempre en el Réjimen de empresa sus intereses deben estar en lucha, ha nacido la Economía Social, como rama de la Economía política en el primer tiempo, i como ciencia independiente despues.

No confía ella en el libre juego de las fuerzas naturales en órden a obtener la felicidad social que persigue, porque aquellas entrañan las mas de las veces injusticias, producto de la naturaleza esencialmente egoista de

los hombres; busca un ideal de justicia, de reforma, ideales que trata de llevar a la práctica.

No quiere decir esto que la Economía Política i la Social tiendan a anularse; por el contrario, están íntimamente relacionadas i aun puede decirse que se complementan: si la una tiende a hacer mas ricas a las naciones, la otra procura que ademas sean felices.

Para igualar las condiciones de patrones i obreros establece, pues, ciertos principios, muchos de los cuales se practican con excelentes resultados. La iniciativa en ellos puede corresponder a los obreros, a los patrones o al Estado. Los primeros se han unido formando las llamadas Asociaciones Obreras; los patrones tratan de evitar la lucha dando participacion a los obreros en los beneficios de la industria i por último, el Estado dicta en bien de éstos la llamada «Lejislacion industrial», en que se reglamenta la salubridad de los talleres, las horas de trabajo de los niños i mujeres, la jornada de trabajo de los hombres, la responsabilidad del patron en caso de accidentes, el seguro obrero, etc.

Su accion, como se ve, es indirecta, sin inmiscuirse en lo relativo al salario, cuya fijacion constituye un contrato privado entre el patron i el obrero, sujeto en su acuerdo i ejecucion a la libre voluntad de las partes, sin que al Estado le corresponda intervencion alguna, salvo, por supuesto, la de la justicia ordinaria en los casos señalados por las leyes.

Es frecuente encontrar informaciones en los diarios de Santiago en las cuales aparece el obrero afiliado en la Federacion de Magallánes, como individuo de tendencias socialistas i aun anarquistas, que pone en peligro, con

sus frecuentes huelgas, no solo la tranquilidad, sino tambien la propiedad de los habitantes del Territorio, informaciones que he visto reproducidas en las comunicaciones oficiales de los últimos Gobernadores.

Nada tiene de estraño lo primero, pues, con rarísimas escepciones, las pocas noticias, tanto las que recibe Punta Arenas, del Norte, como las que se envían desde aquí —no me esplico la causa—son erróneas; pero no he podido menos de estrañarme de que los Gobernadores se espresaran en semejante forma de dicha Federacion, porque, a mi ver, esa apreciacion participa de la falsedad de las noticias que da la prensa.

En Magallánes, como en todas las rejiones en que la industria está ampliamente desarrollada, el elemento productor propiamente tal, está dividido en dos categorías: la clase capitalista i la obrera.

Secundariamente hai una clase media, porque no puede incluirse en ninguna de las dos anteriores, i que si bien no posee la fortuna de la primera, le supera por sus condiciones de ilustracion: me refiero a los profesionales, en primer término, a quienes la índole de sus trabajos mantiene alejados de esta clase de luchas, i a los empleados públicos i particulares despues, que, en la vida social, adhieren, según su importancia, a la categoría del capitalista o del obrero.

Podria considerarse una cuarta clase: la de los relegados, algunos de los cuales están magníficamente bien colocados social i pecuniariamente, sin que su condicion de delincuentes, hayan o no cumplido sus condenas, sea

motivo bastante para que se les prohiba formar parte de los principales Clubs, en ocasiones.

Los capitalistas son, en su casi totalidad, estranjeros; son antiguos residentes del territorio, que han formado aquí fortunas frecuentemente colosales i que despues de viejos, cansados del clima i del aislamiento en que se vive, se han ido a Europa o Buenos Aires, enviando a reemplazarlos a sus hijos o parientes, educados, por lo jeneral, en Europa, para que continúen como jefes en el jiro de sus negocios o industrias.

Han llegado, salvo dos o tres escepciones, pobres al Territorio, pero todos con una fuerte constitucion física, sanas costumbres i gran criterio, como lo han demostrado en la adquisicion de sus fortunas.

Al comenzar sus negocios ganaderos (que ha sido la industria adoptada por todos) trabajaban personalmente a la par que sus peones, con los cuales compartian, desde el alba hasta la noche, pobremente vestidos i peor alojados, las tristezas de la vida de la rejion. Así, una a una, fueron juntando las libras esterlinas que hoi poseen.

En esta forma, en 25 años, contados desde 1877, en que se introdujo la oveja de Malvinas, habian esplorado casi toda la parte continental de Magallánes i la Tierra del Fuego, dejando, en ambas, establecimientos ganaderos, habitaciones, corrales, galpones, alambrados, etc., i en jeneral, todas las instalaciones que todavía existen, como recuerdo en algunas partes, i que fueron el antecedente necesario de la esplotacion moderna de la industria ganadera que hoi se hace.

El trato de estos hombres es agradable i sencillo. A pesar de sus colosales fortunas i de sus frecuentes viajes a Europa, o talvez por esto último, conservan su

amabilidad para con la clase obrera, a la cual tratan sin la petulancia de nuestros millonarios del Norte.

Mientras permanecen en el Territorio, conservan la direccion activa de sus enormes i variadas empresas sin que desdeñen, si se presenta el caso, enseñar a un peon a descargar cajones en un muelle, como he tenido ocasion de presenciarlo, o a tirar una boleadora a un animal bagual. Al contrario, se muestran orgullosos de haber hecho estos trabajos i de ejecutarlos, aun despues de viejos, mejor que sus propios peones.

Como ya lo había dicho, es triste constatar que esta clase social, salvo honrosas escepciones, no guarda ningun amor a Chile, la tierra en que se han hecho millonarios.

Construyen sus palacios en Punta Arenas porque pueden darse el lujo de tener no solo uno, pero casi todos los años se van a invernar a Europa o Buenos Aires, donde poseen otros mejores, que ocupan sus familias todo el año.

Escepciones hai; pero esta es la regla jeneral.

Por otra parte, nada hace el Gobierno por atraerse a estas potencias económicas. Solos, sin la ayuda del Estado, se formaron, i solos, sin que éste lo sepa, se van, arrastrando tras de sí el recuerdo de la indeferencia de Chile.

Muchas veces he visto en los diarios de Santiago que S. E. el Presidente de la República ha recibido, con toda clase de atenciones i ha charlado largo rato, algún caballero yankee miembro de alguna Cámara de Comercio Americana, o a simples turistas en viaje de placer que, a manera de curiosidad, visitan al Primer Majistrado de la Nacion; pero jamas he sabido que un multimillonario magallánico haya sido recibido en

audiencia especial por el Presidente, ni ménos que haya charlado con él sobre problemas del Territorio, que conoce mejor que nadie.

En cambio, en la República Arjentina sucede todo lo contrario: Don José Menéndez, por ejemplo, tiene en Buenos Aires una sobresaliente situacion social, i su opinion es siempre oida, cada vez que se trata de un problema de colonizacion, subdivision, o de poblar las pampas patagónicas. I como él, varios mas.

En Arjentina las leyes sobre estas materias no se dictan como en Chile, basándose en informes de funciocionarios, por lo jeneral poco competentes, i con un mapa a la vista. Allá se visita el Territorio por peritos que lo cruzan continuamente, entre los cuales hai algunos, como el señor Moreno, que conoce palmo a palmo toda la parte Sur de la Arjentina i Chile; ademas se oye a sus hombres de negocios, tomando en cuenta, por supuesto, el interes que puede caberles en el asunto.

Los representantes del pueblo recorren tambien estas rejiones, mientras que en Chile, por lo que a Magallánes se refiere, ademas de las dos visitas presidenciales que ha recibido, la de una Comision Parlamentaria en 1914, i dos o tres diputados i senadores, que han venido por asuntos de negocio, principalmente, no conozco que haya sido mejor estudiado.

Alejados los hombres de la clase de que trato del Gobierno, i del resto de Chile, se han ido a la Arjentina, que los atrae, consultándolos, i los retiene despues con atenciones.

El hombre de fortuna tiene, indudablemente, mayor mérito, cuando ella es el producto de su esfuerzo personal, i si mediante éste ha llegado a ser multimillonario, adquiere, a mi ver, un valor escepcional, porque no es

el hombre mediano el que llega a serlo, sino aquel cuyas condiciones de intelijencia i de criterio salen del marco comun de los mortales.

Los hombres de que hablo pertenecen a esta especie, i aun puede decirse que toda ella está compuesta por tales individuos; han llevado por su propia iniciativa al Territorio a un enorme grado de progreso en todos los órdenes de la actividad que le son adecuadas, i este progreso, no solo real, sino que está fundado en las más sólidas bases.

Pues bien, en ninguna parte como en Chile necesitamos a estos tipos del «self made man» para que nuestros actos se amolden a sus actos, que nos muestran la ruta del progreso, no con sus numerosas palabras, pero sí con sus numerosos hechos.

Bien haría el Gobierno siguiendo con ellos la política del arjentino, atrayéndolos, considerándolos miembros importantes de la sociedad, como en realidad lo son, i consultándolos para que adquieran interes por el pais, en vez de ahuyentarlos con su olvido.

La clase obrera está compuesta por chilenos en su mayor parte, pero hai algunos austriacos, ingleses, españoles i alemanes que, como aquéllos, emplean directamente su brazo en las faenas industriales.

Todos están unidos en gremios, segun la especie de trabajo a que se dedican, i la reunion de éstos forma la Gran Federacion Obrera de Magallánes, que es la mas fuerte, la mas rica, i la mas culta i razonable institucion de su clase en Chile.

Como he dicho, los obreros afiliados en esta Fede-

racion han sido mal juzgados, no solo por la clase capitalista, lo que es natural, pues sus intereses deben sentirse heridos con las aspiraciones del obrero moderno, cuales son las que tienen los miembros que la componen, sino tambien por los últimos Gobernadores, con evidente ignorancia, a mi entender, de las condiciones del trabajador magallánico.

Al decir de los últimos Gobernadores, escluyo, por supuesto, a los primeros, i he aquí el por qué de esta escepcion.

Magallánes fué una colonia Penal. Aqui llegaban no solo los condenados a relegacion; sino, lo que es peor, las guarniciones eran formadas por soldados incorrejibles i espulsados de todos los cuerpos del resto de la República.

Con tal poblacion, no es raro que se produjeran motines como el de Cambiazo en 1851, que orijinó la muerte del Gobernador señor Muñoz Gamero, ni el otro ocurrido en 1878, que casi hizo correr igual suerte al señor Dublé Almeyda.

Estos antecedentes justificaban ampliamente que aquellos Gobernadores trataran al elemento trabajador como un factor peligroso e inconsciente, pero hoi las circunstancias han variado.

En efecto, desde 1890 en adelante, con la gran inmigracion de austriacos i americanos de la costa del Atlántico, que venian a esplotar los placeres auríferos, hubo en Magallánes preponderancia del elemento estranjero. Los primeros traian sanas costumbres: hábitos de ahorro, de trabajo i sobriedad; i los últimos, ademas, el espíritu de independencia i de altivez, inherentes a los individuos libres i conscientes de sus deberes.

Con esta inmigracion, la poblacion aumentó grandemente, i los años hicieron que aquellas buenas cualidades influenciaran en tal forma a los habitantes del Territorio, que desapareció su antiguo carácter rebelde, dando oríjen a otro enteramente opuesto, i que guardaba estrecha similitud con el de los estranjeros: los inclinados a la bebida se hicieron sobrios; los belicosos, razonables, i los hábitos de derroche fueron templados por la economía i el ahorro.

La vida era baratísima; no habia grandes fortunas que separaran a los ricos de los pobres, i ni unos ni otros pretendian supeditarse en materia de sangre o de linaje. Todos unidos, como en una gran familia, formaban la base actual de la grandeza magallánica.

Es proverbial la honradez i la holgura de que se disfrutaba en aquellos tiempos. Jamas se oia decir de un robo, ni de un asesinato i, hasta **1910**, no se habia vuelto a producir ningun motin, ni siguiera una huelga. La tranquilidad social era tal, que raras veces se echaba la llave a las puertas de las casas para dormir.

Pero todo evoluciona, i este cambio tambien tuvo ocasion de esperimentarlo Magallánes, pues la antigua deliciosa igualdad fué desapareciendo, debido a que las fortunas ganaderas, en formacion entónces, iban haciéndose mas i mas tanjibles con el progreso de ella, i destacándose ya la base de la actual clase capitalista.

Esta fué la primera piedra de separacion de clases: el patron ya no trabajaba a la par que sus obreros, mas que como tal, como maestro, cual en los tiempos de la Edad Media; aunque no se molestaran una a otra, ya no eran iguales, i no siéndolo, sus intereses debian chocar en muchos puntos.

Luego despues, en los años 1900 i siguientes, empezaron a formarse las grandes sociedades auríferas, i a llegar de Chiloé miles de hombres atraidos por la demanda de trabajadores para las minas; pero hemos visto que estas sociedades fracasaron, lo que dejó a aquellos obreros sin trabajo.

Miéntras tanto, ya se había constituido, sobre las bases de acero de las libras esterlinas, la clase capitalista.

Al notar la gran oferta de trabajadores, los estancieros bajaron los salarios, conforme a la lei económica de la oferta i la demanda. Los obreros se veian obligados a recorrer a pie la inmensa i desolada pampa patagónica para encontrar trabajo a cualquier precio; i llegó a tanto la miseria, que hubo estancieros que dieron trabajo a cambio del sustento.

Esta situacion no podia continuar: el obrero que venia de su tierra de Chiloé, para llevarse, a costa de meses de sacrificios, unas cuantas libras ahorradas para comprar un chancho o una vaca, no solo no alcanzaba a juntarlas, sino que se veia espuesto a morir de hambre en una rejion donde habia oro i alimentos en cantidades estupendas.

Para el casado i con hijos, la situacion era aun peor, pues si la mujer no podia mantener a los chicos, ya se presumen, sin esplicarlas, las consecuencias.

La miseria es causa, muchas veces, de crímenes i robos, aun en personas que, viviendo en relativa abundancia, no serian capaces de cometerlos, i por eso es justo reconocer—segun es fama—que el coeficiente casi nulo de aquellos delitos, en los últimos años no aumentó.

El contacto con estranjeros, viejos ya en Europa

en estas luchas entre el capital i el trabajo, i la instruccion del obrero magallánico, lo hicieron comprender que solos i abandonados no podian luchar: midieron el profundo abismo que se habia creado entre la clase rica i la menesterosa, i la necesidad de union brotó por si sola. Se formaron gremios de trabajadores, con lo que la situacion mejoró un tanto; pero siempre esta fuerza gremial era débil por lo poco numerosa, i en caso de apelar al recurso de la huelga, eran fácilmente reemplazados. Por fin, en 1911 se reunieron todos los gremios i formaron la Federacion Obrera de Magallánes.

Nadie, que yo sepa, se había preocupado de hacer un estudio histórico, puede decirse, de los oríjenes de esta Federacion para calificar sus tendencias i carácter. Muchos, sobre todo entre el elemento oficial, ignorando su jestacion i encontrándose con ella constituida como una mole, sin preocuparse de estudiar sus antecedentes, le dieron inmediatamente el calificativo de rebelde, porque a veces se negaba a trabajar en forma colectiva.

Tratando a toda clase de personas, he compilado estos datos respecto a ella, que no están escritos; pero que, como tradicion, flotan en el recuerdo de muchos de los antiguos residentes del Territorio.

Las Asociaciones obreras han existido, puede decirse, desde que hai hombres libres reunidos en sociedad. Ya en los primeros tiempos de la República en Roma se las encuentra; pero con caractéres distintos a los actuales, pues su fuerza era entónces, no solo

económica i social, sino tambien política; fueron ellas las que en lucha con los patricios arrancaron para la plebe una serie de derecho que ántes se les negaban. Sus Presidentes o Directores ejercian una verdadera jurisdiccion sobre los miembros que las componian, con preferencia, a veces, a la que pudiera tener sobre los mismos la autoridad pública.

Despues, en la Edad Media, todos los obreros, sin escepcion, estaban unidos en Gremios o Corporaciones; pero el objeto de ellas era distinto del actual: no eran solo instituciones mutualistas, sino verdaderas escuelas de aprendizaje.

Por último, en la época moderna, han tomado estas agrupaciones de obreros la forma de Asociaciones de Resistencia, orijinariamente, para oponerse a los abusos del patron, sin perjuicio de que en ocasiones aumenten su radio de accion a otras especies de objetivos. Así, cuando el Estado no ha dictado la «Lejislacion Industrial», o ella es deficiente, suplen su falta encargándose de la proteccion de los obreros que han sufrido accidentes, que les impiden trabajar, o que se encuentran enfermos, o que por su edad no están en condiciones de hacerlo, etc.

Existen ámpliamente difundidas en todos los paises mas adelantados del mundo, como Inglaterra, Alemania, Estados Unidos, etc., en los que se les han reconocido sus indiscutibles ventajas i se las ampara, como una manifestacion de progreso.

En Chile no hai ni puede haber otra Asociacion organizada en la forma en que lo está la Federacion Obrera de Magallánes, porque en ninguna otra parte, dentro del Territorio, hai un número de obreros que, como los del pais, posean su mismo grado

de instruccion, ni que les igualen en sus condiciones morales.

En ella impera una tendencia altamente respetuosa de la autoridad i de las leyes; dentro de ese marco, que he visto predicar entre sus miembros hasta el cansancio, en todos los casos en que se ha visto en la necesidad de declarar la huelga jeneral, desarrolla una accion fecunda i bienhechora. I obra en esta forma, a pesar de que los ciudadanos de Magallánes tienen una situacion anómala e injusta dentro de una República popular representativa como la nuestra.

En efecto, soportan las mismas cargas que cualquiera otro del resto del pais, incluso el servicio de sangre, i no tienen, en cambio, ni aun el derecho de intervenir en las elecciones de la autoridad pública municipal o local.

Esto, por lo que respecta a sus derechos; pero existe otra circunstancia, que se auna a la anterior, para hacer peligrar los buenos propósitos de la Federacion. Hai aquí un círculo de individuos de ideas socialistas, no en el sentido científico de esta doctrina, sino en otro desviado, en que se combinan las ideas anarquistas con las socialistas propiamente tales. Este grupo es ajeno a la Federacion; pero sostiene, nadie sabe con qué recursos, un semanario en que se predican tales ideas, que ha sido la causa, talvez, para que se haya creido que dicho grupo i la Federacion comulgan con los mismos ideales; pero ello es absolutamente erróneo, ya que en cien ocasiones aquélla ha protestado públicamente, por medio de manifiestos, que es completamente ajena a esas tendencias.

Bien sabido es, por otra parte, que el sistema socia-

lista de la reparticion de la riqueza, con la abolicion absoluta de la propiedad individual, para ser reemplazada por la colectiva, i la idea anarquista, que tiende a destruir toda autoridad, son hoi meras teorías que ya nadie trata de llevar a la práctica por ser impracticables, i que solo la predican ciertas personas, mas que con fines de reforma social, con fines utilitarios i torcidos, impresionando a las masas desgraciadas, que creen encontrar un alivio a sus desdichas en la abolicion de la riqueza i de la autoridad, a quien culpan de la desigual reparticion de ella.

Hai, ademas, cierta clase de individuos en quienes estas ideas prenden con peligrosa rapidez, i son aquéllos que, sin tener una sólida ilustracion, poseen, sin embargo, ciertos conocimientos para dilucidar, i se encuentran en un medio que demuestra la injusticia o la suerte, que es la sola compañera de algunos para adquirir enormes fortunas, que otros, con igual capacidad, en apariencia al ménos, no pueden lograr.

En las dos circunstancias mencionadas ántes, es decir, en la injusticia de mantener ciudadanos chilenos que no son perfectos, podríamos decir, porque le falta la parte activa de su condicion de tales, esto es, el derecho de sufrajio, i en la existencia, al mismo tiempo, de individuos de ideas exaltadas i perniciosas, para la tranquilidad social, está radicada, a mi entender, la parte grave de la cuestion social en Magallánes, porque los socialistas se valen de aquel argumento—que es verdadero—para proclamar la desigualdad social, i, razonando por analojía, aunque no con fundamento igualmente justo, abo-

minar de las leyes, de la sociedad, del Estado i de la Patria.

Pero la contínua prédica socialista, que obra sobre los obreros, como la gota de agua sobre la roca, unida al ambiente de Magallánes, en que la riqueza está tan desigualmente distribuida, i, mas que nada, a la condicion anómala en que, como digo, se encuentran los ciudadanos chilenos, forma una fuerza poderosa i constante, que hace peligrar las sanas tendencias de la Federacion, que, por suerte, se conservan aun incólume.

Solo una actuacion altamente discreta de la primera autoridad del Territorio puede evitar, segun mi entender, que en dia no lejano la Federacion, hasta hoi producto espontáneo i natural de defensa opuesto al poder del patron, se trasforme realmente en un centro peligroso para la paz i el progreso del Territorio.

Sin embargo, como lo veré mas adelante, la actitud asumida en toda circunstancia por dicha autoridad, cuando se ha tratado de conflictos entre patrones i obreros, ha sido, hasta hoi, inconveniente en todo sentido, lo que digo desapasionadamente, pues ningun interes me liga al Territorio, i sin el espíritu de crítica malévola, de rigor en todos los chinos, cada vez que se trata de juzgar los actos de una autoridad determinada.

Miéntras no se salven los inconvenientes de órden constitucional que hoi impiden dar a los habitantes de Magallánes el derecho de sufrajio, se requiere, pues, que la autoridad suavice esa aspereza que pudiera servir de fundamento a un cambio en las tendencias de la Federacion, adoptando para con

ella una actitud mas bien benévola, en vez de la arisca e insultante que hasta ahora sistemáticamente ha asumido.

Como he dicho, en los paises en que no existe la lejislacion industrial, o en que ella es deficiente, o en que los patrones no tratan de atraerse a los obreros por una participacion en los beneficios, son las Asociaciones las que tienden a mejorar la situacion de éstos. Las ventajas que obtengan en tal sentido, no significan solo un beneficio particular de los obreros, sino tambien para la nacion en jeneral, ya que su bienestar depende, en gran parte, del de ellos, que siempre constituyen su coeficiente mas numeroso.

Sobre este particular, la Federacion ha conseguido, mediante su accion, mas convincente que autoritaria, mejoras que talvez ni el Estado, con todo su poder, hubiera podido obtener, dadas la enorme distancia i el desconocimiento absoluto que hai sobre el Territorio, en el resto del pais.

En materia de habitaciones obreras, por ejemplo, ántes de que existiera la Federacion, en el campo sobre todo, eran pésimas; en Caleta Josefina, estancia de la Sociedad Esplotadora, en Tierra del Fuego, las habitaciones que se dedicaban a los trabajadores eran los establos, en que se guardaban los caballos durante el invierno; sucias, mal olientes, llenas de estiércol i aberturas, por dondé se colaba el aire que, al mismo tiémpo de llevarse muchas vidas, esparcia la miseria en muchos hogares de Chiloé i del Territorio; el patio que rodeaba las casas permanecia siem-

pre lleno de lodo i desperdicios de la comida, que en el verano fermentaban con el calor, produciendo una atmósfera irrespirable; los comedores eran galpones con tablas mal unidas como mesas, las que siempre estaban cubiertas de una gruesa capa de mugre; el servicio de mesa era de latas, i las tazas i copas eran reemplazadas por tarros vacíos de conserva.

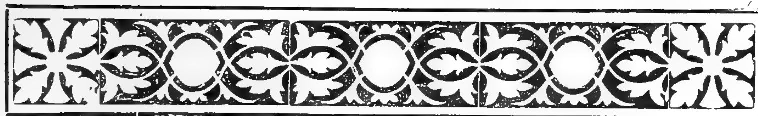
La vida en tales condiciones, en Magallánes es imposible; el clima reclama cierto confort i el aislamiento hace imprescindible, a mas de aquél, la existencia de habitaciones especiales, con buena calefaccion, para la lectura i el esparcimiento despues de las horas de trabajo, ya que el tiempo impide, por lo comun, toda distraccion al aire libre.

En la actualidad, la misma estancia nombrada posee excelentes i cómodos edificios para habitaciones i comedores de trabajadores, i todo ello se debe a la accion benéfica de la Federacion.

Lo que ha conseguido en el sentido indicado, tambien lo ha obtenido en materia de alimentacion, jornada de trabajo, etc., i todo ello sin que haya sufrido jamas detrimento alguno ni la propiedad de los estancieros, ni ménos hayan entorpecido estas concesiones el progreso del Territorio.

(*Continuará*).





La Administracion de los Ferrocarriles del Estado

POR

DOMINGO V. SANTA MARIA

En las condiciones actuales de nuestra sociedad, los Ferrocarriles se han hecho indispensables para su existencia, tanto física como comercialmente hablando. Basta considerar los tonelajes que hai que movilizar para el abastecimiento tanto alimenticio como industrial de los grandes centros poblados, para ver que, cuando una via férrea existente, suspende su circulacion, se perturba la vida comercial de tal manera, que se producen conjestiones enormes de mercaderías que no pueden ser trasportadas oportunamente a sus destinos; de materias primas que no pueden llegar oportunamente para alimentar las fábricas; de artículos de consumo de primera necesidad, legumbres, leche, etc., si no llegan

oportunamente para la debida alimentacion de los grandes centros, i que tienen la condicion aun mas apremiante que los otros trasportes, por cuanto todos esos artículos, se descomponen i se inutilizan en mui poco tiempo i pueden por lo tanto estar pendientes de las perturbaciones de las esperas en los acarreos. Sufren, i no poco, los artículos de exportacion entre nosotros, trigos, harinas, etc., que buscan las costas para sus embarques aprovechando fletes de buques o vapores que no pueden, tampoco, quedarse en estadía por muchos dias. Nosotros conocemos perfectamente lo que son esas perturbaciones, por cuanto, hasta no hace muchos años, los puentes de la red central, eran en su mayoría provisionales, o sumerjibles, por lo tanto, en las temporadas de las creces, habia constantemente interrupciones en los acarreos ferroviarios durante 8 o mas dias, segun la importancia de las averías que habian causado dichas creces: actualmente, las estamos palpando en los servicios del lonjitudinal, cuya línea no ha quedado enteramente resistente i se encuentra cortada o estropeada casi todos los inviernos durante temporadas mas o ménos largas.

Con el tráfico actual, una vez interrumpido un servicio ferroviario, no hai que pensar en que se pueda atender ni medianamente, restableciendo servicios de carretas o carretones para los acarreos, tanto porque las antiguas carreteras se encuentran mas o ménos abandonadas, cuanto porque no se pueden improvisar los elementos de traccion animal en condiciones mas o ménos favorables, de un dia para otro, i porque, suponiéndolos improvisados, la *lentitud* de ese modo de trasportes haria fracasar todas las combinaciones que se habian establecido sobre la base del trasporte ferroviario, sin

tomar en cuenta por cierto el recargo del flete, que bastaria de por sí para hacer inadmisible esa solucion.

Por eso, muchos injenieros, comparan la vida comercial de las vias férreas, con la vida del cuerpo humano. Cuando en nuestro cuerpo la circulacion de la sangre es perturbada, todo el organismo sufre perturbaciones que son tanto mas fuertes i trascendentales miéntras mayor sea la mala circulacion de la sangre arterial hasta provocar la muerte. Así es tambien la *vida comercial*: la paralizacion del tráfico ferroviario provoca las conjestiones comerciales tanto mas penosas cuanto mas fuertes sean ellas, hasta ocasionar la muerte, *es decir las quiebras* de las mejores firmas i la ruina del crédito i por lo tanto del comercio.

Luego, si las vias férreas en la época actual, son el elemento indispensable para asegurar la vida comercial de las naciones, es evidente que *las redes ferroviarias i los elementos de esplotacion de esas vias deben desarrollarse paralelamente con la actividad comercial i productiva de un pais.*

Pongamos a un niño, que al crecer, su sistema arteril no se desarrolle simultáneamente con su crecimiento, la circulacion de la sangre se hará cada dia mas acelerada, ese niño sufrirá perturbaciones i conjestiones i concluirá por morir. Pues bien, si en un pais su sistema ferroviario i los elementos de esplotacion no se desarrollan paralelamente con las necesidades comerciales, las mercaderías, los productos agrícolas, las materias primas, etc., principiarán por ser acarreadas con mayores velocidades hasta donde lo permitan los elementos de la esplotacion, i con mayores costos naturalmente, pero eso no podrá evitar las conjestiones a medida que las exijencias comerciales van aumentando; despues, todas las me-

didas para querer hacer un buen servicio serán insuficientes ante la falta de elementos, i vendrán ya no solo las conjestiones comerciales sino las fuertes perturbaciones en los negocios, las crísis parciales al principio, i por fin la crísis total, si las autoridades administrativas se han hecho las desentendidas con respecto al servicio ferroviario.

Luego, es evidente *que los hombres de estado deben estar siempre atentos al desarrollo comercial de un pais para dotarlo de elementos ferroviarios adecuados para evitar las conjestiones comerciales i las crísis que ellas siempre ocasionan.*

Administracion.—Si el objeto de los Ferrocarriles *es permitir la circulacion económica de los trenes*, es evidente que ellos deben ser administrados en condiciones tales que no hagan sentir al público *sus caractéres de monopolio que les son inherentes*; por cuanto, si no se procede así, pasarian a ser abusivos. Por consiguiente, para aumentar la vida industrial i económica de un pais *es indispensable* que sus ferrocarriles se encuentren administrados de manera que, *costeándose*, en el sentido mas jenérico de esa espresion, como empresas de trasportes, ellos no cobren fletes que sean innecesarios, que solo tendrian por resultadoformar ganânciales excesivas, i dificultar los trasportes de las mercaderías de poco valor i por consiguiente no fomentar las industrias con los fletes baratos para el acarreo de las materias primas, etc. Por otra parte, para que las redes ferroviarias tengan *siempre i oportunamente* los elementos para ir aumentando el material rodante, reformando la via, ensanchando las estaciones, etc., a medida que el tráfico lo exije, es indispensable que las administraciones ferroviarias formen un fondo de reserva tanto mayor miéntras

mayor sea la estension de la red que atienden. No podrá haber nunca buen servicio en los acarreos, si a medida que aumenta el tráfico, no se modifican sustancialmente a veces, los elementos de carga i descarga en las estaciones instalando aparatos mecánicos de los mas perfeccionados: nada se gana con lo anterior, si simultáneamente no se modifica el haz de vias clasificadoras para no perturbar la armadura i desarmadura de los trenes, *todo queda a medias* aun con buenos elementos, si no se ponen oportunamente en los patios de las estaciones los aparatos de seguridad i señales del caso (nosotros tenemos que lamentar constantemente esa falta, las maniobras en los patios de nuestras estaciones son las de ahora 30 años atras) sin esas precauciones, viene siempre como lo vemos en nuestra *red, el ahogo, i la conjestion* del tráfico,

Para quitarlo, hai como se ve, que gastar oportunamente sumas a veces de alguna importancia, i esas sumas no pueden salir de los fletes de un golpe, i por eso es indispensable que las Administraciones formen sus cajas de servicios estraordinarios i de mejoras, i esas cajas, no se pueden obtener ni se han obtenido nunca con la Administracion Fiscal directa. En Alemania, cuando hubo Administracion Fiscal directa, las ganancias de la red ferroviaria, entregada al Ministerio de Hacienda para que con ella atendiese los cupones de los bonos emitidos para la construccion de las vias, pasó a construcciones navales, i despues para atender al servicio de la deuda ferroviaria fué necesario levantar empréstitos especiales. No hace muchos dias, publicaban los diarios de Santiago un reportaje al señor Reyes que con tanto acierto dirije los trabajos del puerto de San Antonio, i se vió por él, que parte de las sumas del

empréstito que se levantó para la construccion de nuestros puertos ha pasado a otros usos, i el puerto ah! eso, que importa, ha quedado con un servicio incompleto que casi hace fracasar la empresa, en todo caso ha hecho fracasar, la combinacion financiera en que se apoyaba dicho empréstito, por cuanto, el puerto, como lo dice el señor Reyes, tal como ha quedado, es incapaz de atender los intereses de la deuda contraida.

Luego el Estado no *puede formar caja con un objeto determinado* puesto que todos los fondos del Estado entran a formar parte de los fondos jenerales de la Nacion: Luego, el Estado no podrá nunca administrar bien directamente una red ferroviaria. Hai que insistir en esto entre nosotros, porque siempre estamos con la tendencia de la fiscalizacion al estremo, i no queremos comprender que, las empresas de acarreos, son *comerciales* i tienen que ser comerciales para que ellas marchen a la par con las necesidades del tráfico. I si son *esencialmente Comerciales*, la fiscalizacion que les corresponde, no es la del Tribunal de Cuentas del Ministerio en el sentido fiscal, sino simplemente la comercial, es decir la que hacen todos los directores de casa de comercio con sus contadores, la de los accionistas de las Sociedades Anónimas con sus Directorios i no otra.

Basta tener presente las dificultades financieras que se producen en un mercado, *si los fletes son insuficientes*, para ver que, las mismas empresas ferroviarias, serán ellas víctimas de esas dificultades, si no han colocado los servicios del tráfico en condiciones adecuadas a las necesidades del comercio, i si ellas mismas pierden, puesto que cuando hai conjestion en los acarreos se *encarecen los costos del trasporte* sin que el público pague mayores fletes: luego, es

inadmisible para una buena administración el no proceder a buscar todos los medios para estar en condiciones de efectuar sus acarreos *lo mas lijero i lo mas económicamente posible*. I esas condiciones ya la práctica ha demostrado que son incompatible con la Administracion Fiscal directa.

El Estado tiene que estar pendiente de sus presupuestos, i ellos por desgracia, a mas de los recortes que se efectúan para hacer *que sean aparentemente equilibrados* con las entradas jenerales, no son despachados en épocas oportunas por los poderes encargados de formarlos i aprobarlos.

Todos sabemos que somos nosotros los que hemos llegado al colmo de la irregularidad a este respecto, con los presupuestos del presente año.

Por otra parte, hai que notar que los recursos que toman las autoridades administrativas para subsanar el atraso en el despacho de los presupuestos, no pueden nunca subsanar las dificultades del servicio ferroviario. Así, en Francia, el Poder Lejislativo, cuando ha vencido el período anual de vijencia de un presupuesto, acuerda los duodécimos adicionales, ¿qué pueden hacer los directores técnicos de una empresa ferroviaria con esos duodécimos?, se encargan duodécimos de equipo, duodécimos de rieles, etc.; solo el mencionarlo se vé que es ridículo, i que esas medidas pueden ser paleativo para el servicio del personal pero de ninguna manera para las empresas con carácter comercial.

Mas aun, para nosotros hai una circunstancia de otro órden que hace mas lamentable esas situaciones de falta de fondos oportunamente esperando las aprobaciones de los presupuestos jenerales de la Na-

cion. Aquí, el comienzo de año nos toca en pleno verano, es decir, cuando ya deben encontrarse iniciadas las obras de mejora si se han querido hacer, puesto que hai muchas de ellas que costarían casi el doble, si se inician a fines del verano para ser continuadas en pleno invierno. Luego, la Administracion de nuestras líneas férreas, debe tener sus fondos, en las épocas oportunas, para dar comienzo a sus trabajos i tener muchos de ellos finiquitados para atender el grueso del acarreo de la movilizacion en la época de las cosechas. No le calza entónces al buen servicio de las obras nuevas i gruesas reparaciones las épocas inoportunas en que se discuten los presupuestos oficiales entre nosotros. Nuestro año comercial no es de Enero a Enero, por el contrario, es de Julio a Julio: por cuanto ya en Julio, se ha liquidado el año agrícola, i ese es tambien el verdadero período ferroviario, i nuestros balances de esas empresas deberían pedirse de Julio a Julio. Se ve así, que no hai como conciliar los presupuestos jenerales de la Nacion, tal como lo hacemos nosotros, con las necesidades de un buen servicio de esplotacion ferroviaria, i por eso, en todos los paises en que las vias férreas se encuentran bien administradas, se han tomado precauciones para que esas Administraciones sean *autónomas*. La intervencion del Estado se necesitará siempre que existan vias férreas entregadas a Compañias ya sea solo para su esplotacion o como pasa entre nosotros que son dueñas en absoluto de la via i su material rodante. Cuando hai servicios por compañías particulares, se hace indispensable impedir que los elementos de trasportes pasen a ser *elementos de usura*, i no de un franco servicio comercial que deje

gananciales a sus dueños; pero, que no se llegue a la explotacion rabiosa i sin miramientos de los intereses del comercio ni del pais que los ha autorizado para hacer esas construcciones. Si solo pueden establecerse vias férreas con la autorizacion de las autoridades competentes de un pais, puesto que ellas encarnan siempre un monopolio en el servicio de los acarreos en la rejion servida por la via férrea aunque sea solo solicitada por particulares, es evidente, que las autoridades que las conceden i las permiten, se encuentran en el deber, para sus conciudadanos, de impedir que esos empresarios del trasporte, lleguen a ser los que impidan el desarrollo comercial abusando de sus fletes. Lo acontecido entre nosotros con las líneas férreas de Coquimbo a Ovalle, i la de Caldera, Copiapó i sus ramales, confirman demasiado lo espuesto anteriormente, para no necesitar estendernos mas sobre este punto.

Las esplotaciones de los Ferrocarriles del Estado, por *Administraciones Autónomas*, con atribuciones bastantes para hacerlas enteramente comerciales, son las que, a la fecha, han dado los resultados mas satisfactorios, i ellas son tambien las que han procurado al personal técnico los mejores elementos para esperimentar constantemente el equipo i la vía, dando así las bases científicas de la esplotacion conjuntamente con ser las mas comerciales. Cuesta bien poco a los administradores de una empresa comercial, como la de los Ferrocarriles del Estado, ***que no deben dar dividendos a accionistas***, sino simplemente atender a los servicios de los cupones de los empréstitos que se necesiten para sus servicios, el apuntar anualmente las sumas necesarias para que el personal superior pueda hacer las esperiencias que conduzcan a

introducir mejoras tanto en la via como en el equipo etc., para que, siempre los acarreos se hagan *con la mayor seguridad i lo mas barato posible.*

Por eso, no han faltado estadistas previsores, que al formular los proyectos *de administracion ferroviaria autónoma* han pedido que se establezcan en esas leyes la *obligacion* para el personal técnico de hacer periódicamente, las esperiencias necesarias para que la Administracion tenga los datos científicos del caso para acordar sus mejoras, etc. Estampando en las leyes esa obligacion, de hecho queda la Administracion obligada a suministrar los fondos del caso: las consecuencias de tan felices combinaciones se han hecho sentir inmediatamente en la práctica. Basta leer las revistas especiales ferroviarias, para convencerse que son los resultados de esas esperiencias llevadas con método i concienzudamente, las que han procurado los mejores adelantos en los servicios de las esplotaciones, plan de señales, etc. Mas aun, en esos mismos artículos, se pone siempre de manifiesto las ganancias que se han obtenido con la aplicacion adecuada de los resultados esperimentales.

Eso le falta a nuestra lei de Administraciou Ferroviaria: se ve en nuestra lei muchas precauciones para fiscalizar, obligacion de nombrar comisiones fiscalizadoras cada cierto número de años, etc., pero, no dice qué van a fiscalizar, cuál es el rol efectivo de esas comisiones que parecen *mas de estorbo* que de buena administracion. No se fija plazo para el cometido de esas comisiones, i se eternizan, es decir, de hecho se hacen permanentes, lo que es un absurdo i contrario a la autonomía que se pide a esas administraciones, para quc sean verdaderamente comerciales. En jeneral, todas las Leyes de Administracion Ferroviaria Autónoma, autorizan, como es

natural, al Ministro del ramo, para hacer visitar esos servicios cuando lo crean conveniente; el Fisco, es el dueño, i como tal, siempre tendrá el derecho de saber i hacer ver cómo se administran sus intereses; pero, se comprende mui bien que esas visitas a mas de necesitar que sean hechas por un personal idóneo, no pueden, bajo ningun pretesto, hacerse permanentes, porque coartarian las atribuciones de *la administracion que es la responsable* de sus actos, miéntras que los visitadores no tienen ninguna responsabilidad i por lo tanto pueden dejarse llevar por fantasías i aconsejar medidas inadecuadas, las que solo se pueden contrarrestar, con los resultados de buenas esperiencias, con las cuales las Administraciones ponen de relieve que sus procederes administrativos son los mejores. Basta leer algunos informes de esas famosas comisiones visitadoras, para ver que, cuando su personal ha obedecido a influencias ajenas al buen servicio, por lo tanto, buscando ciertos intereses políticos, han hecho fiasco completo a las administraciones, han demostrado, con los hechos i sus esperiencias, que los señores informantes se han dejado llevar por impresiones o por fantasías. Nuestra lei, a mi juicio, es deficiente en ese punto, no precisa las atribuciones de esos comisionados administrativos, no fija plazo i no determina nada respecto de las personas que pueden componerlas. Todas las leyes europeas, por sus reglamentos, establecen que no pueden formar parte de una comision visitadora ferroviaria sino injenieros que hayan pertenecido al servicio ferroviario i hayan adquirido por lo ménos 15 años de práctica, i se comprende bien: ¿qué puede ir a fiscalizar quien no conoce un servicio? ¿cómo puede ir a fiscalizar quien no lo haya practicado? Por eso creo que, si no se modifica nuestra lei, en ese punto, proba-

blemente bastará que el Ministerio del ramo dicte condiciones reglamentarias sobre el particular para salvar esos defectos, o sea bastante prudente para buscar un personal idóneo cuando quiera nombrar esas comisiones.

Si el tiempo que se emplea en los acarreos es un factor de mucha importancia comercial, sobre todo para los industriales que tienen que hacer contratos de entregas de tonelajes determinados en un plazo dado, i que a su vez necesitan que sus establecimientos sean surtidos de materias primas oportunamente para poder cumplir sus compromisos, se hace entónces indispensable que los ferrocarriles aseguren a sus trasportes un plazo determinado segun las distancias de dichos acarreos; sin ese requisito la base *comercial del acarreo* falla i se hace deficiente. Nosotros lo sentimos i lo palpamos con nuestros servicios ferroviarios del Estado, los que, por falta de elementos, no pueden aun fijar tiempos adecuados para hacer los trasportes de la carga que constantemente se aglomera en sus estaciones.

Para fijar tiempos de acarreos, i no tener despues acumulaciones que lamentar en las estaciones, se necesitan dos condiciones esenciales en el servicio de la esplotacion: 1.º Una circulacion mas frecuente a medida que aumentan las exijencias del comercio, es decir, *aumentar en proporcion el número de toneladas kilométricas i de pasajeros kilométricos que deben circular por unidad de tiempo*, i 2.º Aumentar en la misma proporcion los servicios de los patios de las estaciones para asegurar siempre la carga i descarga en tiempos determinados de tonelajes cada dia mayores.

Se puede tambien aumentar el tráfico, construyendo las dobles vias, lo que ya se impone en nuestra Red Central, en toda la Primera i Segunda Zona, i en la parte crítica de la Tercera, es decir, de San Rosendo a Concepcion. La colocacion de la segunda via es tanto mas ventajosa por cuanto no obliga a forzar las velocidades de los trenes pesados para aumentar la capacidad comercial de la esplotacion. En una palabra, para obtener el máximum de capacidad de tráfico es necesario utilizar los métodos i los resultados técnicos mas perfeccionados. I hai una relacion vital entre los métodos técnicos empleados en el servicio de una esplotacion i el rendimiento del tráfico que con ellos se obtiene. De ahí, que las empresas de trasportes que son administradas rutinariamente o por un personal que no es idóneo, serán siempre las que hacen sus acarreos con mayores dificultades i mas costosos.

Nuestra Lei de Administracion Ferroviaria, ha consultado mui bien esa circunstancia, exijiendo, como es natural, un personal de injenieros en todos los puestos del servicio de la esplotacion técnica: falta ahora hacer que ese personal pueda dedicarse al estudio de las características de la esplotacion por medio de esperiencias bien dirijidas i para ello dotarlo de aparatos necesarios. Ya hemos visto palpablemente el resultado tan feliz obtenido por los injenieros que iniciaron la nueva época administrativa, personal que aun sin poder disponer de buenos elementos, hizo ver, sin embargo, que habia errores enormes en el concepto del valor de la traccion, etc., i pudo, mediante disposiciones adecuadas, llegar a efectuar economías que no se sospechaban. Aliéntese, por lo tanto a ese personal poniendo en sus manos buenos elementos de esperimentacion i no dude el Consejo Ad-

ministrativo que recuperará con usura los pocos pesos que haya desembolsado para adquirir buenos elementos de esperimentacion.

El Consejo Administrativo, que no puede olvidar tampoco la parte *comercial* de la empresa que está a su cargo, *debe reflexionar sobre hechos que son una leccion que hemos olvidado*. Ahora años, cuando la administracion de la Segunda Seccion estaba en manos del señor José Miguel Ureta, se presentó el señor Triplex solicitando descuentos en las tarifas, para poder hacer los acarreos de fierro-manganeso desde Hospital a Valparaiso, por cuanto, pagando los fletes corrientes, dado el costo de la estraccion del mineral i los fletes corrientes, no quedaba ganancial alguna porque eran equivalentes al mayor precio que se podia obtener por ese mineral en la plaza. El señor Ureta creyó, i con razon, que debia buscar un medio de hacer esos acarreos *sin perder para la empresa que estaba a su cargo* i que permitiese sin embargo dar salida a productos de la industria nacional. Estudiando ese punto, i viendo, como es lójico, que todas las empresas ferroviarias reconocen que corresponde un descuento en la tarifa al que envía sus mercaderias por vagon completo, i que para una empresa de acarreos es una ventaja no solo que le fleten los artículos por unidades completas, *sino aun por trenes completos*, propuso a su colega de la administracion de la línea del norte (en esa época estaba dividida la administracion en absoluto) que hiciesen una rebaja *por trenes completos*. Los señores Jorje Lyon por la administracion de Valparaiso i el señor Cárlos Hillmann por la del señor Ureta, estudiaron técnicamente este punto, es decir, cuál seria la rebaja compatible con el costo de los acarreos, i cuál seria el número de vagones que se fijaria al *tren completo*, que goza-

ria de una rebaja. Fijados estos puntos, se vió inmediatamente salir dos veces por semana, regularmente, de Hospital a Valparaiso, trenes completos de 8 vagones de 12 toneladas de carga cada uno. Esa combinacion dejaba gananciales a las empresas de trasportes, puesto que la del Norte i del Sur, como se llamaban, ganaban las dos i el señor Triplex ganaba tambien mas o menos un peso por tonelada trasportada, i el mineral de fierro-manganeso del Hospital llegó a su auje, i el pais ganó con ello. Vino la nueva Administracion del año 1888 i, so pretesto de que no estaba estipulado en ninguna disposicion legal, las rebajas por trenes completos, se suspendieron, se mató con esa medida de un plumazo mal dado, una industria que estaba ya en pleno desarrollo. El Consejo debe pues, a mi juicio, tomar todas las medidas del caso para establecer, *no privilejios*, nó, *sino condiciones jenerales de trasportes amplias*, para las mercaderias como los minerales, etc., que pueden llegar a procurar acarreos periódicos por trenes completos, etc., i para hacer llegar lo mas fácilmente posible las materias primas a nuestros industriales. Un estudio técnico bien llevado, dará al Consejo las bases necesarias para ver qué facilidades pueden acordarse para ayuda de la minería, etc.

Las empresas ferroviarias particulares, difícilmente atienden a todas las necesidades del tráfico, cuando él no da lo suficiente para cubrir los gastos i hacer el servicio de los capitales invertidos: por eso, en los paises europeos, sobre todo en Inglaterra, se ha creido que esas líneas que ya no pueden ser bien administradas por el interes particular, deberán pasar a formar parte de las redes del Estado, antes que pensar en levantarlas. Puesto que, la única en-

tidad que puede contentarse con ganar solamente lo que necesita para no perder ***sin pensar en tener gananciales que repartir en dividendos***, es la del Estado. En Inglaterra, ántes de la guerra actual, la idea de adquirir por el Estado la mayoría de las vias que estaban en poder de particulares habia adquirido tal interes, que ya estaba redactado el mensaje al Parlamento para llegar a la solucion que se proponian: pero, como el Estado no puede ser un buen ***administrador directo***, conjuntamente con la mocion para nacionalizar las vias férreas, se presentaba tambien la relativa a las administraciones autónomas que debian dirijir la esplotacion de sus acarreos, etc., para dotarla ademas de los mejores elementos de trasportes actuales. Esa circunstancia pone completamente en relieve los dos hechos que he apuntado anteriormente.

1.° Que el Estado debe siempre, a la fecha, dejar la administracion de sus vias férreas en manos de un Consejo Administrativo Autónomo; i

2.° Que si no se da a este Consejo Administrativo los elementos técnicos mas modernos, no se pueden a la fecha hacer acarreos baratos i rápidos. Justamente, esas administraciones particulares, a las cuales el tráfico los lleva a efectuar desembolsos de consideracion, para poder poner la línea i el equipo en condiciones modernas, fracasan por no haber sido bastante previsoras para formarse una caja de reservas bastante para ir haciendo las modificaciones que hoi la ciencia ferroviaria exije para las vias i el equipo: interesados los administradores en repartir siempre dividendos halagadores para los accionistas, quedan despues en la imposibilidad de seguir efectuando los

acarreos baratos i de ahí sus fiascos como empresas de trasportes (algo parecido hemos visto nosotros con la Compañia Sud-Americana de Vapores, dar dividendos hasta de acciones grátis, i despues encontrarse con que sus competidores, han modificado su flota de tal manera que ellos quedaron en condiciones desairadas). Entre nosotros, hemos presenciado en las vias férreas de empresas particulares, casos a la inversa; en los cuales las grandes gananciales llegaron a ser la causal del malestar para todo el comercio de la zona servida por esas compañías. Fué para mí una sorpresa i un caso característico el que encontré en la línea de Coquimbo a Ovalle cuando estudié esa localidad; ví que esa rejion era mui rica en pastos i alfalfas, i sin embargo, veia tambien que los vapores llevaban constantemente fardos de pasto aprensado que se desembarcaba en Coquimbo. Pregunté, como era natural, por qué no se aprensaba pasto en la rejion; cual no seria mi sorpresa cuando se me contestó que era por los fletes. I efectivamente, se cobraba como flete por un fardo de pasto, de Ovalle a Coquimbo $ 11, cuando los vapores solo pedian $ 8 i así con respecto de muchos otros artículos i con los minerales de fierro-manganeso que son tan abundantes en esa rejion. Como era lójico, pregunté al administrador de la línea por qué cobraba esos fletes prohibitivos para los acarreos de pasto, etc. Me contestó con la naturalidad mas grande, porque no los necesito. Con el tráfico que tengo hai gananciales suficientes para repartir a los señores accionistas en Londres dividendos mayores que todos los intereses de la plaza inglesa, luego, para qué me mortifico mas;

provocando aumento de los acarreos, necesito mas trenes, mas elementos i mas fastidios.

Luego las administraciones de líneas férreas enteramente particulares, mui raras veces son enteramente idóneas, puesto que solo las guia un interes pequeño, excesivamente personal, i por eso, se hará siempre indispensable, en estos casos, la intervencion del Estado para impedir los abusos i si por otra parte, se hace tambien indispensable, para que sirvan bien si no ganan lo bastante; queda pues demostrado que la solucion de autorizar la construccion de vias particulares debe hacerse con parsimonia i mediante disposiciones legales que prevean los casos abusivos por una parte, i de fiasco por otra. Entre nosotros creemos que se consigue lo primero con la intervencion en las tarifas i con la aplicacion de la Lei de Policía de Ferrocarriles para asegurar un tráfico en condiciones satisfactorias; el hecho es exacto, si se repasa la Lei de Policía Ferroviaria para ponerla en las condiciones de la técnica moderna; esa es otra tarea que debe ser de la intervencion de la Administracion ferroviaria del Estado, puesto que, esa administracion está palpando dia a dia las dificultades que se presentan en la práctica para los acarreos i por lo tanto, está en las mejores condiciones para servir de consejera al Ministerio del ramo. Nuestra lei ferroviaria solo consulta esa circunstancia de una manera encubierta, por decirlo así, puesto que el Consejo Administrativo de Ferrocarriles debe informar sobre los temas que le someta el Ministerio; en realidad, eso no basta, puesto que puede haber Ministros que se dispensen la consulta. Por eso me gustaria ver que los reglamentos, para no modificar la lei, exijiesen la consulta

a dicho Consejo para la reforma de las Leyes de Policía, etc., que ya se impone para que quedemos a a la altura de las nuevas necesidades de los servicios de las líneas particulares.

El servicio de la esplotacion por Compañías particulares se ha usado i síguese usando. Como el Estado ha sido siempre mal administrador, se ha recurrido muchas veces al recurso de entregar las líneas en arrendamiento a Compañías particulares mediante disposiciones tales, que el Ministerio del ramo pueda ejercer cierta fiscalizacion sobre ellas i evitar que se llegue a abusar del público. En Francia i en algunas líneas inglesas, este sistema ha dado buenos resultados, cuando esas Compañías han tenido de por sí el estímulo para servir bien i para ello basta que las condiciones del arrendamiento den márjen para que las Compañías ganen mas cuando el tráfico aumenta; sin ese requisito, se necesita la intervencion constante de las autoridades administrativas, para exijir que dichas Compañías, en virtud de sus contratos de arrendamiento i las disposiciones de las Leyes de Policía, hagan los servicios de esplotacion en condiciones de seguridad i de confort que corresponde a esos trasportes para los pasajeros i la mercadería.

El servicio por Compañías concesionarias o arrendatarias, se ha impuesto siempre que el Estado no ha tenido los fondos del caso ya sea para hacer toda la construccion o solo para dotar las vias del material rodante necesario. Como es natural, las Compañías en tales casos, estudian las condiciones de esplotacion para ver si aplicando tarifas que sean admisibles por el público, puedan obtener gananciales suficientes para reembolsar los intereses i una peque-

ña amortizacion del capital que ellos ponen en juego, despues de descontar lo correspondiente al servicio i mejoras que es necesario ir introduciendo para no quedar, en un momento dado, sin poder poner el equipo en conformidad con la necesidad creciente que es de suponer a toda esplotacion ferroviaria. Esto es siempre posible con una buena Administracion técnica, puesto que, en ese caso, cuando el tráfico aumenta se tiene mas ganancial bajando las tarifas.

No entro en los detalles de las fórmulas de los arrendamientos, por cuanto ya son bien conocidas, i la Oficina de Inspeccion de Ferrocarriles Particulares que funciona en el Ministerio del ramo, las conoce i ya ha formulado las que parecen ser mas convenientes para el servicio de nuestro Lonjitudinal. Solo voi a llamar la atencion a este respecto sobre las circustancias especiales que se producen en casos determinados, por cuanto, creo que ese es el caso de nuestro Lonjitudinal.

El servicio de esplotacion por Compañías esplotadoras, parece ser el indicado para nuestro Lonjitudinal, ya que, dadas las condiciones financieras del Erario Nacional, no es posible contar con que se dispongan de fondos suficientes para dotar esa Red Ferroviaria *de un equipo suficiente i adecuado;* he tomado aquí la palabra *equipo de esplotacion* en el sentido mas amplio posible. Nuestro Lonjitudinal, si bien como conjunto está llamado a establecer una ligazon estrecha en todo nuestro territorio, *comercialmente hablando,* que es lo que le interesa a una Compañía esplotadora, debe considerarse por secciones que deben utilizar los diferentes puertos de nuestro litoral: luego, las Compañías que quiera hna-

cer producir el máximum posible a esa Red Ferroviaria, deberán hacer que los puertos de Papudo, Vilos, Coquimbo, etc., tengan los muelles i condiciones de embarque i desembarque que sean adecuadas para que esas operaciones se efectúen con el menor recargo posible, sin eso ¿qué se sacaria con establecer los acarreos en condiciones ventajosas hácia esos puertos? Es eso lo que le falta a nuestro Lonjitudinal, dar facilidades a los servicios del cabotaje, tanto para que los productos de esas ricas zonas puedan embarcarse, ya sea para buscar los puertos del norte donde las harinas, etc., encontrarán buenos mercados, como para embarcar con el menor gasto posible sus minerales, en los vapores caleteros para efectuar sus trasbordos en los puertos de tráfico internacional. Hai, como se ve, mucho que gastar para que el Lonjitudinal pueda funcionar realmente como empresa comercial, i el Fisco no tiene, hoi por hoi, cómo llegar a esa solucion que, por otra parte, *la reclama apremiantemente toda la zona del Norte*, luego es el caso de contemplar el estudio de un buen servicio por una Compañía que se encargue, con sus fondos propios, de dotar las vias de equipo rodante i de embarque que sea necesario *para estimular la agricultura i minería de todo el norte*, i por eso es de actualidad ver cómo se llegaría a tener una buena Administracion Fiscal en esa red.

Pero, no podemos hacernos ninguna ilusion con referencia a las gananciales que pueda obtener una compañía esplotadora, si las comisiones del arrendamiento son las corrientes que se usan en Europa para las vias que tienen un tráfico que de por sí pueden dejar las utilidades necesarias para atender todos los servicios. Nuestro

Lonjitudinal, en los primeros años, es imposible que deje utilidades *si no se quiere poner tarifas que justamente podrian no ser adecuadas para hacer fomentar la minería i la agricultura de esas zonas.* Luego, la base del arrendamiento en los primeros años, estará en *fijar un máximum a la contribucion fiscal* que servirá para ayudar a cubrir los gastos del servicio, etc., i relacionar ese *máximum* con las entradas de una manera directa, si no de una manera que no exija al personal fiscal tener que entrar al estudio detallado de los libros de las Compañias, *si no del tráfico,* para que a medida que van aumentando las toneladas i los pasajeros kilométricos, movilizados por año, *vaya disminuyendo la contribucion fiscal,* puesto que el aumento del tráfico naturalmente debe dejar mayores utilidades a las Compañías *si ellas administran las vias idóneamente.* Para llegar a cifras, i llegar a una base para estos contratos, la Oficina de Ferrocarriles Particulares tiene las que han servido al Gobierno ingles para establecer los contratos de Esplotacion en sus líneas de la India Inglesa, i ahí encontrará justamente el caso apuntado: es decir, de vias que, durante los primeros años del servicio, *no podian dejar utilidades* que compensasen los gastos de la esplotacion. Mas aun, en una de esas líneas, se habia previsto que al cabo de los primeros cinco años de la esplotacion, ya el tráfico deberia ser suficiente, para hacer suspender toda subvencion del Erario británico; la práctica no confirmó el hecho, y el Gobierno ingles inmediatamente modificó su contrato de arrendamiento, para permitir la continuacion del tráfico i no perturbar esos servicios, obteniendo así, siempre, el *mínimum de contribucion fiscal.*

Nuestro lonjitudinal deja pérdidas, i si seguimos con

la administracion directa fiscal de esa *red*, esas pérdidas, si se quiere completar las vias i dotarlas de lo que necesitan *aumentarán para el Erario nacional* o por lo menos, pueden ser una sorpresa, i venir en un caso dado a desequilibrar todo presupuesto al respecto. Evitar esas sorpresas, i regularizar los gastos fué lo que ha conseguido el Gobierno ingles con sus contratos de esplotacion de las vias de la India. ¿Por qué no podríamos imitar tan buen ejemplo?

Como se ve, el servicio hecho por Compañías esplotadoras, no se puede condenar en absoluto, i todos los que han estudiado las cuestiones ferroviarias, están de acuerdo, en que esa manera de administrar, en casos determinados, la necesitan los Gobiernos, puesto que no debe muchas veces contarse con las entradas fiscales para tener los capitales que exijen muchos servicios, i si se puede contar, con *las cuotas de ayuda* siempre que ellas puedan encuadrarse dentro de *un máximum compatible con las rentas del Estado*. Solo haciendo contratos de esplotacion es como se ha conseguido esos resultados, porque, con las administraciones directas, *en líneas que no pagan sus gastos*, se tienen siempre sorpresas al fin de las liquidaciones anuales. Quitemos entónces a nuestro lonjitudinal esas sorpresas, i encuadremos su administracion de tal manera que, permitiendo que se complete *la red con los elementos de embarque en los puertos que ella sirve*, quede fija la cuota máxima de gastos que hará el Estado anualmente, hasta que el tráfico venga de por sí a anularla. Creo que será por ahora, el desideratum para nuestro Lonjitudinal.

La cuestion obrera, que desde hace algun tiempo a esta parte toma un carácter inquietante para el capital, viene a intervenir ahora de una manera mui directa en

las Administraciones Ferroviarias. Así por ejemplo en Inglaterra, a pesar que las Compañías Ferroviarias de ese pais desde hace años están mui lejos de repartir dividendos halagüeños, siempre se han encontrado amenazadas por las exijencias crecientes de sus operarios, i de ahí, las soluciones de arrendamiento, que tanto han favorecido al desarrollo de las vias férreas inglesas. Ya en algunas ocasiones va tomando un carácter odioso, i podrá llegar un momento dado en que *sea imposible*, por las exijencias de los obreros. En Francia, las hostilidades de los obreros contra las Compañías Ferroviarias, últimamente se ha manifestado en forma de oposicion a todo aumento de tarifas. I lo que es curioso, el obrero americano en Estados Unidos *por el contrario, se sirve del capital en lugar de combatirlo*, i es el que ahora prospera mas rápidamente. Luego, el concepto obrero europeo, es erróneo i perjudicial para ellos mismos. Así, en los Estados Unidos de Norte América, *cuando el obrero exije un aumento de salario acepta que las compañías, en compensacion de ese aumento*, puedan servirse de todos los medios que hagan mas eficaz el trabajo, sea en forma de produccion o sea en forma de utilizacion, i por lo tanto, admite inmediatamente la introduccion de todos los métodos o de los mecanismos *que sean capaces de hcerles producir un rendimiento mayor que ántes.*

Si el esfuerzo de los operarios merece ser pagado aun con largueza en servicios como los de las vias férreas, es tambien evidente, que los diretores técnicos de esas administraciones deban aplicar en cuanto les sea posible los métodos que le puedan hacer progresar esos servicios. Con ello ganan todos, i los que mas ganan son los mismos obreros, porque el mejoramiento de las condiciones de esplotacion, acarrea como consecuencia un aba-

ratamiento en los acarreos de las materias de alimentacion, etc. Eso lo comprende bien el obrero americano, i desgraciadamente no así los demas obreros de los otros paises.

Es evidente que el capital es indispensable, para procurarse las mejoras que necesita una empresa de acarreo para estar al dia, i aun para su mantencion: i ese capital debe ser remunerado; pero, sin que se llegue a la usura. Es eso lo que tiene que cuidar el obrero, i es eso lo que de hecho cuida la Administracion Autónoma Fiscal, i lo que cuidan los inspectores fiscales cuando hai contratos de arrendamientos de esplotacion; pero, oponerse sistemáticamente a todo lo que permita mejorar el servicio i atender lejítimamente el interes del capital es *llevar las empresas de trasporte a la ruina segura* por cuanto ya no tendrán de donde sacar los fondos para su propia conservacion i renovacion de sus elementos de trasporte, sin poder pensar en absoluto en mejorarlos.

Si el capital es tan necesario para la marcha de las empresas de trasporte ferroviarias, como el trabajo de sus operarios, es evidente que, procediendo como lo hacen los obreros norteamericanos, es decir, buscando la armonía para todos los intereses, se debe reconocer al capital que es indispensable para mantener el servicio e introducir en él las mejoras que la práctica i el progreso de la mecánica exijen para tener siempre *los servicios mas baratos*, debe reconocerse a ese capital los intereses de plaza por lo ménos, i lo que debe impedir el obrero, *es solo la usura* i en eso, lo acompañarán todos los hombres sensatos de todos los paises. Si no se procede así, no habrá de donde sacar el capital para dotar de equipo oportunamente las vias cuando el *Estado constructor* no

es rico, como el nuestro *i no tiene con sus entradas como atender todas las exijencias del servicio de sus ferrocarriles.*

Sin embargo, contra todos los razonamientos, contra todas las pruebas que se den, habrá siempre críticos que todo lo encuentran malo, i personajes que se im-improvisan como competentes universales, i dictaminan i opinan sobre las administraciones ferroviarias hoi, lo mismo que sobre la fabricacion de la cerveza mañana, i sobre la metalurjia del fierro pasado mañana, i son esos personajes universales los que, en todos los paises, i en todas las cuestiones perturban los debates e introducen modificaciones absurdas en los mejores proyectos que han sido estudiados i elaborados por los hombres mas competentes en el ramo (entre nosotros no se escapó de esas impertinencias, ni nuestro Código Civil a pesar de que la mayoría del Congreso ha sido siempre de abogados). ¿Cómo se han de escapar los proyectos de obras públicas i los de Administracion de Ferrocarriles? Son esas intervenciones de terceros, ineptos unas veces, maliciosos la mayoría de los casos, los perturbadores i los peligrosos cuando se trata de hacer algunas modificaciones para quitar algunos inconvenientes, que en la práctica se encuentra al hacer la aplicacion de las leyes. Por eso, ya que hemos tenido la suerte de que nuestra Administracion Ferroviaria tenga un servicio autónomo, imitando en eso lo que con tanto acierto se ha establecido en todos los paises mas avanzados, i nuestra lei, como es lójico, siendo satisfactoria, necesitaria talvez algunos retoques de detalle, para evitar las discusiones de los sábelotodos, que pueden llegar a perturbar mas lo existente; es que creo, que, hoi por hoi, deben procurarse quitar los tropiezos de detalle, usando

de una buena reglamentacion, que el Consejo i el personal superior de la Empresa pueda estudiar concienzudamente.

La esperiencia que la guerra actual deja en los servicios ferroviarios ha sido la bastante para poner de acuerdo a todas las personas que se han ocupado de la parte administrativa de los Ferrocarriles, en que es indispensable la intervencion del Estado como ajente de compensacion comercial, para evitar así *que el capital via, por lo ménos*, pase a no ganar los intereses de plaza, sino a pagar simplemente los compromisos contraidos para efectuar la construcción, sin dejar gananciales sobre esos fondos invertidos: i dejar solo el capital del material rodante para que sea adquirido por las administraciones autónomas conjuntamente con lo necesario para la conservacion i mejoras futuras de la via, estaciones, etc., para que sean remunerados en sus intereses i amortizaciones *por la tarificacion adecuada i mínima posible*. Luego esa tarificacion debe encontrarse siempre en condiciones compatibles con las necesidades comerciales de la zona que sirvan las vias férreas, i no preocuparse tanto *de la igualdad* de tarifas en toda una red, que como la nuestra, tiene vias i condiciones de servicios tan diferentes en las diversas zonas de nuestro territorio. Si no puede haber igualdad de condiciones de trasportes, ¿cómo pedir a las Administraciones Autónomas la igualdad en la tarificacion para todas las vias? Lo que debe pedirse, i lo que las Administraciones Autónomas lo hacen por sus propios intereses, es conservar *la igualdad de criterio comercial para establecer las tarificaciones*.

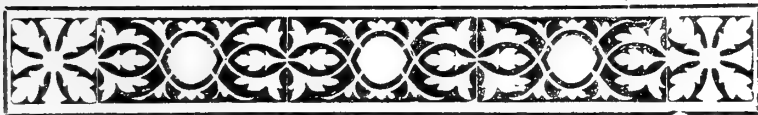
Esa es la índole de nuestra lei actual, ese es su de-

sideratum, luego no es mala, i si se tropieza, es por los hombres encargados de su aplicacion o de la supervijilancia, es decir, por los Ministros de Estado que han querido invadir las atribuciones que tienen los Administradores, para querer hacer imperar exijencias políticas, tan malsanas en estos casos i desgraciadamente, no siempre a favor de personas idóneas. Dejemos obrar con libertad al Consejo de Administracion, dejémoslo que tome el pulso al comercio i sus necesidades i se amolde con ellas, i se verá que la lei llena su cometido.

D. V. Santa María.

Julio 6 de 1918.





Reseña histórica sobre el Liceo de Chillan

POR

NARCISO TONDREAU

(7 de Marzo de 1853—7 de Octubre de 1897)

Conclusion

FUNDACION DEL LICEO

«El nuevo plan de estudios, decia el Ministro señor Bañados, se funda en la idea capital de que todos los ramos de enseñanza, siguiendo direcciones paralelas, desde el primero hasta el último año de Humanidades, vayan ensanchando paulatinamente su esfera, i habiliten de este modo al alumno para que, despues de haber empezado conociendo solo las verdades elementales de la ciencia, abrace, al terminar el curso, la verdad completa en todas sus manifestaciones. Nuestro sistema actual de enseñanza consiste tambien en un todo armónico; pero separa

los diversos ramos en secciones distintas, los empieza i los termina a menudo en un mismo año, i no les da el desarrollo que su cabal conocimiento requiere.»

Dividido el nuevo plan de estudios en seis órdenes de conocimientos: Castellano, Historia i Jeografía, Matemáticas, Ciencias Físicas i Naturales, Idiomas vivos i Relijion, estos seis órdenes de conocimientos se repetirian en los seis años de Humanidades.

De aquí naceria la primera i fundamental ventaja para el alumno: adquirir el hábito de poner su atencion alrededor de un mismo centro de ideas, durante varios años, sin mas diferencia que ir ensanchando, año por año, el círculo de sus estudios i de sus conocimientos.

La segunda ventaja consistiria en la facilidad de armonizar esos estudios, por la distribucion de los ramos en secciones jenerales o asignaturas: de esa manera, cada año constituiria un escalon progresivo i ascendente.

En tercer lugar, los profesores se verian obligados a seguir un programa en sus respectivas asignaturas, pues de otro modo se romperia el sistema.

El Ministro encargaba a los Rectores que reunieran a los profesores i les manifestaran que habia llegado la oportunidad de que se prepararan para la nueva tarea, pues el nuevo plan de estudios deberia establecerse en Marzo de 1891 en el primer año de Humanidades. Al efecto, enviaba los programas correspondientes a dicho año. Algunos meses ántes, habia mandado a todos los Liceos un libro que, traducido por indicacion suya, contenia los programas

de enseñanza secundaria en Francia, Sajonia e Italia, i en el cual podia estudiarse la manera cómo en esos paises se entendia i se practicaba el sistema concéntrico.

Para aplicar los nuevos métodos, los profesores no dispondrian de texto alguno, i entregados a sus propios esfuerzos, sin mas norte que los programas aprobados por el Consejo de Instruccion Pública, deberian estimular a los alumnos a tomar apuntes de las esplicaciones que recibieran oralmente, i formar ellos mismos sus textos.

Terminaba la circular que hemos estractado pidiendo que se indicara al Ministerio cuál era el estado en que se encontraban en cada Liceo los gabinetes de Física, Química, Cosmografía, Jeografía física e Historia natural; i si habia o no el suficiente número de mapas jeográficos e históricos: el nuevo sistema que se iba a implantar requeria indispensablemente un material escolar adecuado, pues la palabra del profesor debia ir acompañada con la representacion gráfica i objetiva.

Con fecha 31 de Julio, el señor Pizarro dió contestacion a la circular del Ministerio de Instruccion Pública, manifestándole que, tan pronto como la habia recibido, habia reunido al cuerpo de profesores, para imponerlo de su contenido i de las recomendaciones ministeriales.

Todos los profesores se habian manifestado bien dispuestos a aceptar la labor que les impondria en el año venidero la adopcion del nuevo método de enseñanza, cuya importancia reconocian i cuyos benéficos resultados preveian: en consecuencia, se prepararian convenientemente, en lo restante del año, pa-

ra desarrollar en 1891 los programas elaborados para el primer año de Humanidades.

Por su parte, el Rector prometia visitar frecuentemente las clases, para dirijir con mas acierto la reforma, i procuraria que ésta produjera los frutos que de ella se esperaban.

Respecto de los Gabinetes de Ciencias Físicas i Naturales, informaba lo siguiente:

El de Física, aunque contaba con muchos aparatos, i hasta algunos de ellos duplicados, no era suficiente para la enseñanza esperimental, por estar la mayor parte de esos aparatos rotos o descompuestos. Reiteraba la peticion, que ya ántes habia hecho, de que se enviara al Liceo uno de los nuevos gabinetes encargados a Europa.

El de Química estaba en mejores condiciones que el de Física, pues contaba con los utensilios i reactivos suficientes para las principales demostraciones esperimentales; pero le faltaba una coleccion completa de cuerpos simples usuales, hornos de reverbero i de ensayes, sopletes, etc., que, si bien no eran indispensables, eran convenientes para el funcionamiento completo i perfectamente esperimental de la clase.

El de Cosmografía i Jeografía física solo tenia dos globos terrestres i dos globos celestes, todos de 25 centímetros de diámetro i mui deteriorados, una esfera de Copérnico, un sistema planetario, un aparato para la demostracion de los movimientos de la Tierra i de la Luna i algunos otros aparatos truncos e inservibles.

El de Historia Natural contaba con algunos ejemplares embalsamados de mamíferos, aves, peces, etc.;

pero no alcanzaban a formar, ni medianamente, colecciones adecuadas para el estudio sistemático de esa asignatura. Habia, ademas, un esqueleto humano articulado i un maniquí, para el estudio anatómico del hombre, i algunos modelos de los órganos de la vision i del oido.

Respecto de cuadros murales, existia la coleccion completa de los de Johnston, con que el Ministerio de Instruccion Pública habia dotado a los Liceos en 1886, i que prestaban buenos servicios en los ramos de Física, Mecánica, Cosmografía, Meteorolojía, Zoología, Botánica i Anatomía.

En cuanto al material jeográfico, informaba que habia una coleccion de mapas, insuficientes i en mal estado, ademas de los globos terrestres ántes mencionados. Pedia el envío de colecciones nuevas, a fin de destinar las existentes a la seccion Preparatoria.

Por lo que hace al estudio de la Historia, solamente se podia disponer de una carta sincronolójica, de alguna utilidad para la enseñanza de la Historia universal, careciéndose por completo de cuadros históricos adecuados.

Terminaba el señor Pizarro estampando una observacion que le habia hecho el cuerpo de profesores, sobre el número de alumnos con que deberia iniciarse la reforma concéntrica en el primer año de Humanidades: para poder trabajar con fruto, ninguna clase deberia contar con mas de treinta alumnos.

El Consejo de Instruccion Pública, en sesion del 11 de Agosto de 1890, acordó proveer en propiedad las clases de enseñanza secundaria que fuera preciso, segun la lei de 9 de Enero de 1879, con el objeto de implantar el nuevo sistema de estudios denominado

concéntrico, puesto en vigor por el decreto de 10 de Enero de 1889. Esa medida no obstaria a que los profesores interinos que habia entónces pudieran conservar sus empleos, hasta que fueran necesarios sus servicios i se completara todo el curso de estudios conforme a dicho sistema.

Para llevar a efecto ese acuerdo, que tendia a dar estabilidad a los empleados a quienes se referia, el Consejo encargó al Rector de la Universidad que se dirijiera a los Rectores de Liceos por medio de una circular, a fin de que el cuerpo de profesores de cada establecimiento, en obedecimiento a lo dispuesto en la lei de 1879, le propusiera las personas que calificara idóneas para servir los cargos respectivos.

En la circular que, en cumplimiento de ese acuerdo del Consejo, el Rector de la Universidad dirijió el 5 de Setiembre a los Rectores, les hacia presente que los profesores que habian de ser nombrados en propiedad serian habilitados por su nombramiento para desempeñar asignaturas jenerales de Historia i Jeografía, de Matemáticas, de Ciencias físicas i naturales, de Castellano i de Lójica; pero que, por entónces no tendrian a su cargo mas que la enseñanza de los ramos particulares a que estaban dedicados; i a medida que fueran vacando clases del plan de estudios de Humanidades de 8 de Noviembre de 1880, éstas, por el solo hecho de la vacancia, quedarian anexadas a las asignaturas jenerales correspondientes.

En la provision de las asignaturas de Relijion, de Frances, de Ingles i de Aleman, no deberia intervenir el cuerpo de profesores del Liceo, tocando solo al Rector efectuar las propuestas de candidatos, se-

gun disposicion del decreto de 6 de Mayo de 1879.

Al celebrar el acuerdo referido, la mente de la corporacion habia sido recomendar que las propuestas que se hicieran para la provision de clases en propiedad, recayeran en favor de los profesores interinos que estaban en esa época en ejercicio, a ménos que hubiera consideraciones especiales que obligaran a proceder de un modo diverso, en casos determinados.

El Consejo estimaba que la medida que iba a llevarse a cabo constituia una de las bases para el éxito de la reforma de los estudios de Humanidades.

Impuesto el Rector, señor Pizarro, de la circular en referencia, convocó al cuerpo de profesores a una sesion estraordinaria, con el objeto de dar cumplimiento al acuerdo del Consejo de Instruccion. Se determinó presentar una lista de cinco candidatos para la provision en propiedad de cada una de las asignaturas de Castellano, Historia i Jeografía, Matemáticas i Ciencias físicas i naturales. Esa lista se formaria por órden alfabético de apellidos, espresando cuáles de los propuestos desempeñaban clases de sus asignaturas en calidad de interinos.

Respecto de los profesores que entónces eran propietarios, se resolvió no proponer a ninguno de ellos, por considerar que no necesitaban de nuevo nombramiento para continuar en su asignatura al implantarse el nuevo método de enseñanza.

Por su parte, el Rector propuso candidatos para la provision en propiedad de las asignaturas de Relijion i de Ingles. La asignatura de Frances estaba servida entónces en propiedad. Por falta de candidatos, no se propuso para la asignatura de Aleman, reservándose hacerlo oportunamente.

El 8 de Octubre de 1890 se verificó en el Liceo el acto solemne de la distribucion de premios a los alumnos del establecimiento que mas se habían distinguido por su conducta, aplicacion i aprovechamiento. En ese acto, el señor Pizarro pronunció un discurso que fué una verdadera memoria o reseña de la marcha seguida por el Liceo desde el día en que se habia hecho cargo de él. En esa memoria enumeraba lo que habia hecho i lo que se proponia hacer para el adelanto i progreso de este plantel de educacion. Insinuaba la conveniencia de introducir algunas innovaciones en la distribucion de los departamentos del edificio, en beneficio de la hijiene i comodidad; manifestaba que era preciso ensancharlo, a fin de poder recibir un mayor número de alumnos; daba cuenta de sus jestiones ante el Ministerio, para obtener la implantacion de un internado, que le habia sido prometido para Marzo de 1891, consultándose, al efecto, los fondos necesarios en el proyecto de presupuestos para ese año; prometia arreglar convenientemente los gabinetes de Ciencias físicas i naturales, procurando fundar un pequeño Museo provincial, en donde se exhibieran los artículos e innumerables productos de la rejion, i que seria un anexo del gabinete de Historia natural; manifestaba la necesidad de mejorar la Biblioteca i abrir sus puertas al público en algunas horas de la noche; i por último, prometia trabajar para conseguir la renovacion del menaje de clases i salas de estudio.

Por lo que hacia a la matrícula de alumnos, daba cuenta de que, el dia que habia asumido el Rectorado, su número alcanzaba a 245, i en Octubre a 303: de éstos, 231 eran de cursos completos i 72 de

ramos sueltos. Respecto a su distribucion por cursos, era la siguiente: 73 en la seccion Preparatoria; 88 en el primer año de Humanidades, 38 en el segundo, 14 en el tercero, 8 en el cuarto, 4 en el quinto i 6 en el sesto.

En el mes de Julio, un fuerte temporal habia ocasionado considerables deterioros en el edificio, como ser, la destruccion de los cierros del sitio, el desplome de una pared, la caida de una parte del frente, el movimiento de algunos tejados, etc. Para la pronta reparacion de todos esos perjuicios, el Rector pidió que se concediera la cantidad de dos mil pesos.

A fines de Octubre de 1890, llegaron al Liceo los bultos que contenian los aparatos de Física, encargados a Europa por el Supremo Gobierno i destinados a este establecimiento. Para la colocacion de dichos aparatos, se contrató la construccion de una hermosa estantería, que es la que actualmente existe, cuyo costo fué de $ 500. Arreglado en esa forma, el gabinete de Física quedó en condiciones de servir, con buen resultado, para el objeto de su destino, tanto por lo completo de su dotacion, como por su instalacion.

En su sesion de 27 de Octubre de 1890, el Consejo de Instruccion Pública fijó las bases sobre las cuales se redactarian los programas a que deberia sujetarse el plan de estudios denominado concéntrico dictado el 10 de Enero de 1889 i que debia entrar en vijencia en todos los Liceos de la República al iniciarse el año escolar de 1891. Al efecto, acordó que se abriera un certámen para la elaboracion de dichos

programas, fijándose como fecha terminal, para su entrega, el 31 de Diciembre de 1890.

Los proyectos de programas deberian sujetarse a las siguientes indicaciones:

«El programa para la seccion preparatoria comprenderá tres años en los Liceos del Estado. Al fin del tercer año, los alumnos sabrán leer i escribir corrientemente, habrán recibido lecciones de cosas i poseerán rudimentos de Castellano, de Matemáticas i de Jeografía.

«El programa de Castellano comprenderá los siguientes puntos: Analojía, sintáxis, ortolojía, ortografía, retórica, métrica, composicion literaria, historia de la literatura española i aplicaciones.

«El programa de Historia i Jeografía comprenderá: Nociones de la historia antigua (de la India, China, Ejipto, pueblo hebreo i orientales, de la Grecia i de Roma), historia de la Edad Media, moderna, de América, de Chile i contemporánea, hasta 1889, i Jeografía concurrente.

«El programa de matemáticas comprenderá: Aritmética, áljebra, jeometría teórica i práctica, principios de mecánica, contabilidad, dibujo jeométrico i lineal, cosmografía i trigonometría.

«El programa de Ciencias físicas i naturales comprenderá: química, física, historia natural, jeografía física, principios de hijiene i dibujo a mano libre.

«Las materias que comprendan los programas de Frances, Ingles i Aleman, serán reducidas a la mitad de la estension que se dé a cada una de las fijadas para el Castellano.

«Los programas, ademas de enumerar los diversos puntos que habrá de comprender cada ramo, conten-

drán breves instrucciones a los profesores, referentes a la metodolojía, o al método de la enseñanza.»

Se acordó premiar con $ 300 al mejor de los programas relativo a cada una de las asignaturas de Castellano, de Matemáticas, de Ciencias físicas i naturales i de Historia i Jeografía; con $ 200 al mejor de los programas correspondientes a cada una de las asignaturas de Frances, de Ingles, de Aleman i de la seccion preparatoria; i con $ 100 a los programas que, en cada uno de dichos ramos, ocupara el segundo lugar en el órden de mérito.

En la sesion del Consejo, de fecha 24 de Noviembre, se tomó conocimiento de un oficio del ex-Rector del Liceo de Chillan don Eujenio María Hostos, en esa época Rector del Liceo «Miguel Luis Amunátegui», de la capital, en cuya comunicacion formulaba algunas observaciones acerca de las bases que el Consejo habia fijado para el concurso de los programas de enseñanza concéntrica. La corporacion no tomó ninguna resolucion sobre dichas observaciones.

En la sesion de 22 de Diciembre, se dió cuenta de un oficio del Ministerio de Instruccion Pública, en el cual espresaba que no era posible proporcionar desde luego los fondos necesarios para abrir el certámen destinado a obtener los programas del curso concéntrico. El Consejo acordó, en vista de esto, solicitar la promesa de que esos fondos serian concedidos en el año entrante, i obtenida que fuera, publicar las condiciones del certámen, indicando el 15 de Marzo como fecha en que espirara el plazo para la presentacion de las composiciones.

El Ministerio de Instruccion Pública, en oficio de fecha 27 de Diciembre de 1890, autorizó al Rector

de la Universidad para abrir el certámen mencionado i además, prometió que en el presupuesto del año venidero se consultarian los fondos necesarios para pagar los premios acordados por el Consejo de Instruccion; pero, posteriormente, a causa de los graves sucesos de órden público que ocurrieron en el pais, se suspendió esa autorizacion.

Así lo comunicó el Ministerio a los Rectores de los Liceos en circular de fecha 16 de Marzo de 1891; i como consecuencia, se resolvió por el Gobierno que en los establecimientos nacionales de instruccion secundaria se continuara dando la enseñanza en conformidad al antiguo sistema.

Por decreto supremo de 29 de Abril de 1891, se suprimió la clase de Latin en el Liceo de Chillan, creándose, en su lugar, una asignatura de Aleman.

Por decreto de la misma fecha, se dispuso que la biblioteca del Liceo se abriera, en lo sucesivo, durante dos horas, en la noche de los dias de trabajo, asignándose al bibliotecario, por este nuevo servicio, una gratificacion de $ 200 anuales.

Con fecha 15 de Mayo, el Ministerio de Instruccion ordenó al Rector del Instituto Nacional que remitiera al Liceo de Chillan 208 bancas, ademas de las que anteriormente se habian mandado a este establecimiento; en el mismo oficio se disponia que las bancas usadas del Liceo se destinaran a las escuelas fiscales de Chillan.

A causa de la gravísima situacion en que, desde el 7 de Enero de 1891, se encontraba el pais, se decretó la clausura de varios establecimientos públicos de instruccion. Entre ellos figuró el Liceo de Chillan, clausurado por decreto de 18 de Mayo, en virtud de la

autorizacion concedida por el Congreso al Pesidente de la República en la lei de 9 de dicho mes. Este decreto mandó cesar en sus respectivos empleos a los profesores i demas empleados del Liceo, con escepcion del Rector i profesor don Julio Roberto Pizarro, el primer inspector, escribiente i bibliotecario don Sixto González i el profesor de Aritmética don José Manuel Rivera.

Como en la época de la guerra de 1879, una parte del edificio del Liceo estuvo sirviendo de cuartel militar en 1891, ocasionándose en él los consiguientes perjuicios i deterioros.

Es de suponer la intranquilidad con que los padres de familia verian la clausura del Liceo, que privaba a sus hijos de continuar recibiendo la instruccion empezada, perjudicando especialmente a los que estaban próximos a finalizar sus estudios de Humanidades.

En vista de estas consideraciones, el Rector señor Pizarro se trasladó a Santiago, a principios de Junio, i en conferencia celebrada con el Ministro de Instruccion Pública, obtuvo la promesa de que el Liceo volveria a abrir sus puertas.

Con fecha 24 de Junio, propuso al Ministerio una nueva planta de profesores e inspectores, con la cual el Liceo esperimentaba una reorganizacion casi completa. Al mismo tiempo, se llevaron a cabo varios arreglos materiales que se conceptuaron necesarios para el mejor funcionamiento del colejio; se instaló la Rectoría en su nueva oficina, que es la que hasta ahora ocupa, i se la dotó de alfombra nueva i de muebles adecuados; se repararon algunos deterioros en los tejados, producidos por el rigor del invierno; se construyó un observatorio meteorolójico, en el

centro de uno de los patios, i se le dotó de los instrumentos i aparatos necesarios para las observaciones, las cuales, hasta entónces, se habian hecho en condiciones mui deficientes.

Reabierta la matrícula de alumnos, con la debida anticipacion, el Liceo volvió a funcionar nuevamente el lunes 20 de Julio de 1891, con el personal de profesores i empleados propuestos por el Rector el 24 de Junio.

La matrícula se prolongó hasta el 17 de Agosto, alcanzando el número de alumnos inscritos a 176, de los cuales 28 correspondian al curso preparatorio i 148 al de Humanidades.

Por decreto de 11 de Julio, se suprimió en el Liceo de Chillan la asignatura de Trigonometría rectilínea i de Mecánica; i se creó, con el sueldo consultado para ella, una clase de música vocal i dos plazas de sub-inspectores.

Con fecha 16 de Julio, se decretó la jubilacion del primer inspector, escribiente i bibliotecario don Sixto González, el cual habia servido durante mas de 28 años.

Obtenido el triunfo de la revolucion, el 28 de Agosto de 1891, el Liceo cerró nuevamente sus puertas. El señor Pizarro estuvo desempeñando el Rectorado hasta el 21 de Setiembre: la Intendencia le concedió, desde ese dia, un mes de licencia, para atender al restablecimiento de su salud; pero no volvió a tomar posesion a su cargo. Por decreto supremo de 13 de Enero de 1892, fué separado de su empleo, en vista de un acuerdo tomado por el Consejo de Instruccion Pública en sesion de 4 de dicho mes.

Al retirarse el señor Pizarro, se hizo cargo de la

direccion del Liceo el profesor don José Manuel Rivera, quien ya ántes la habia desempeñado, en mas de una ocasion.

Se abrió nuevamente la matrícula el dia 22 de Setiembre; el número de alumnos matriculados ascendió a 52, segun consta de los libros respectivos; pero la cantidad de estudiantes que concurrieron al Liceo fué mucho mayor que la que se ha espresado, ignorándose el motivo por el cual no aparecen inscritos en parte alguna aquellos que excedieron de ese número.

El señor Rivera procedió a hacer nuevas propuestas de profesores i empleados del establecimiento, a fin de que éste pudiera funcionar de una manera regular. Con fecha 16 de Octubre, al enviar al Ministerio de Instruccion Pública el proyecto de presupuesto para 1892, remitió tambien un detalle de las cuentas atrasadas, cuya cancelacion se reclamaba por los acreedores, i otro de las cantidades que se necesitaban para el sostenimiento del Liceo hasta el 31 de Diciembre de 1891.

Falleció el señor Rivera ántes de la terminacion del año escolar, habiendo prestado servicios a la Instruccion Pública en el Liceo de Talca desde el año 1847 i en el de Chillan desde el año 1856. En este establecimiento se conserva su memoria con las consideraciones debidas a sus largos años de servicios i a sus distinguidas dotes de profesor.

Por fallecimiento del señor Rivera, se hizo cargo del Rectorado el profesor don Bernardo Sepúlveda. quien ya, en tres ocasiones anteriores, lo habia servido en calidad de suplente.

Las circunstancias anormales en que funcionó el Liceo en 1891, impidieron que los exámenes de fines

del año escolar se verificaran en la misma forma que en los años anteriores. Por disposicion superior se acordó, en vista de dichas circunstancias, que esos exámenes se rindieran en la primera quincena de Enero de **1892**, i con el carácter de privados. En esa temporada se rindieron **94** exámenes finales. Como no todos los alumnos se presentaron a rendir exámenes, a causa del desórden en que habian tenido que hacer sus estudios, se rindieron **31** exámenes finales mas en la temporada de Marzo de **1892**.

Rectorado de don Rómulo Ahumada Maturana

14 *de Enero*—27 *de Diciembre de* 1892

Al llegar a ocupar su puesto el señor Ahumada Maturana, encontró el Liceo en una situacion bien poco halagüeña, a causa del desórden que habia imperado durante el año **1891**. El archivo se encontraba en un estado lamentable i el mobiliario sumamente deteriorado e incompleto. En un oficio del **3** de Marzo de **1892**, el Rector manifestaba al Ministerio de Instruccion Pública que, para preparar la conveniente apertura de las clases, se habia visto obligado a hacer arreglar, con bastante costo, unos bancos escritorios mui viejos que, por inservibles, habian sido desechados en el Instituto Nacional i enviados en Mayo de **1891** al Liceo de Chillan. Aprovechando la parte utilizable de esos bancos, pudo arreglarse la cantidad de 80, aunque la mitad de este número quedó en mediocres condiciones. Otros **9** bancos, de **4** a **5** varas de largo, hubo que desecharlos, a causa del pésimo es-

tado en que se encontraban. Estos habian sido los resultados de la destruccion efectuada por los soldados que, durante varios meses, habian hecho vida de cuartel en el Liceo.

En 1891, al iniciarse el año escolar, debia haberse implantado el sistema de estudios concéntricos; pero, a causa de la situacion anormal en que entónces se encontraba el pais, no pudo iniciarse esa reforma. Normalizada la situacion, el Consejo de Instruccion Pública se preocupó de la medida en referencia. Al efecto, en sesion de 12 de Octubre de 1891, habia acordado publicar las bases fijadas en 1890 para el certámen de los programas a los cuales se ajustaria el nuevo plan de estudios; i habia señalado el 1.º de Marzo de 1892 como fecha final para la presentacion de los proyectos correspondientes.

En circular de 9 de Marzo, el Rector de la Universidad espresaba que algunos Rectores de Liceos habian sometido al Consejo de Instruccion Pública diversas consultas en órden a la vijencia del plan de estudio denominado concéntrico i aprobado por supremo decreto de 10 de Enero de 1889. A fin de evitar toda duda al respecto, creia oportuno significar a los Rectores de Liceos que las disposiciones del referido plan se hallaban en vigor, las cuales, por tanto, debian ser aplicadas estrictamente. Para mayor claridad, acompañaba a la circular ya citada un ejemplar impreso del indicado plan i del programa provisionalmente aprobado para el primer año de estudios secundarios.

En el Liceo de Chillan, el sistema concéntrico se implantó en Marzo de 1892 en el curso preparatorio,

i a mediados de Mayo en el primer año de Humanidades.

En los primeros ensayos, se tropezó con varias dificultades, nacidas de la falta de esperiencia metodolójica de algunos profesores i de la resistencia de otros a conformarse al espíritu i al objeto de la reforma. Estas dificultades estuvieron a punto de acarrear el fracaso completo de ésta; pero, a fuerza de empeño i de constancia, se consiguió consolidarla i prepararle mejor camino para el porvenir.

Mucho se esforzó el señor Ahumada en hacer comprender al profesorado el carácter educativo del nuevo plan de estudios i la grande importancia que habia que atribuir a ciertos detalles, particularmente a los que se refieren al órden i a la disciplina. Estremando sus propósitos, llegó hasta la supresion de los inspectores, encargando las funciones de éstos a los mismos profesores: Se proponia que estos últimos estuvieran constantemente al lado de los alumnos, con el objeto de vijilarlos i correjirlos, i tambien con el fin de estimularlos i levantar su nivel moral.

En el curso preparatorio, estos propósitos eran fácilmente realizables, pues, en cada seccion de dicho curso, una sola persona era, i ha continuado siendo, la encargada de la enseñanza i de la inspeccion de los alumnos; pero en el primer año de humanidades, el ensayo no podia resistir a la práctica: de los nueve profesores que tenia ese curso, solo cuatro,—los de Castellano, Dibujo, Canto i Jimnasia,—estaban empapados en el verdadero carácter de la reforma; los demás, o carecian de la esperiencia necesaria para su acertado desempeño, o de la conveniente fuerza de voluntad para llevarlo a cabo.

Los ensayos del señor Ahumada habian tenido como base lo siguiente. En su sesion del 4 de Abril de 1892, el Consejo de Instruccion Pública habia acordado hacer presente a los Rectores de Liceos la conveniencia que habria, para la mejora de la enseñanza, de encomendar los cargos de inspectores a los mismos profesores de los establecimientos. Al tratar de poner en práctica esa recomendacion, habia llegado el señor Ahumada hasta la supresion de los inspectores; encargando, como queda dicho, las funciones de éstos a los profesores.

Muchas resistencias despertó esta medida, traduciéndose ellas en dificultades de todo jénero con que tuvo que luchar el Rector, dentro i fuera del establecimiento. Agregábase a esto la falta de comprension del alcance i objeto del plan de estudios que recientemente habia entrado en vijencia, tanto de parte del público como de muchos profesores habituados al réjimen que se trataba de cambiar.

A fines de Setiembre reunió el Rector a los profesores, especialmente a los del primer año de Humanidades, en el cual se trabajaba en conformidad al nuevo plan de estudios; i entre otros asuntos se trató de lo relacionado con la inspeccion de los alumnos. Los profesores declararon no estar dispuestos a prestar servicios de inspeccion, sino se les asignaba por ellos la consiguiente remuneracion.

Sometido el asunto al Consejo de Instruccion Pública, éste, en sesion de 3 de Octubre, acordó manifestar el Rector del Liceo de Chillan que la Corporacion, al tomar el acuerdo del 4 de Abril, no habia querido imponer nuevas obligaciones a los profesores, sino simplemente recomendar a los Rectores que,

siempre que fuera posible, prefirieran a aquéllos para proveer los destinos de inspeccion en los Liceos.

A mediados de Noviembre de 1892, contestando una pregunta del Rector de la Universidad, sobre las dificultades que hubiera presentado a los Rectores i profesores de los Liceos la aplicacion del nuevo sistema de enseñanza secundaria, el señor Ahumada manifestaba que la mas grande de todas esas dificultades habia sido la falta de programas suficientemente determinados para cada asignatura: la consecuencia lójica de esa falta de programas habia sido el descontento de los profesores, haciéndose imposible la unidad i el paralelismo en la enseñanza. Esta deficiencia aminoraria tambien el éxito, a fines del año escolar.

La otra dificultad habia sido orijinada por la falta de preparacion metodolójica del profesorado para tratar la reforma i obtener de ella el resultado apetecido. Esta dificultad iria desapareciendo con el trascurso de los años, siempre que se dotara al profesorado de la renta que recompensara debidamente sus servicios i la mayor preparacion que impondria la reforma en los años subsiguientes.

Al abrir sus clases el Liceo, el 16 de Marzo de 1892, contaba con 175 alumnos, los cuales, a mediados de Mayo, aumentaron a 250, llegando a contarse, en todo el año, un total de 277 alumnos matriculados. La asistencia media anual fué de 180 alumnos.

Una medida importante i que produjo mui buenos resultados, fué la modificacion del horario de clases, en el sentido de obligar a concurrir, en las mismas horas, a los alumnos de todos los cursos del Liceo, fijándose como hora inicial para todos ellos las 8 de

la mañana, para salir a las **11 A. M.** En la tarde se obligó a todos los alumnos a llegar a la **1,** debiendo salir unos a las **3** i otros a las cuatro **P. M.** De este modo, las horas de clase aumentaron, haciéndose cinco, en vez de las cuatro que, desde antiguo, habia sido costumbre hacerse en el Liceo, siguiendo la práctica de varios otros colejios nacionales.

El señor Ahumada Maturana no alcanzó a ver terminado el año escolar, pues dejó de existir en Talca, el 27 de Diciembre de 1892.

Rectorado de don Luis Torres Pinto

4 *de Febrero de* 1893.—23 *de Junio de* 1897

El señor Torres Pinto hizo sus estudios en el Instituto Pedagójico i recibió su diploma de Profesor de Estado en la asignatura de Ciencias físicas i naturales el 26 de Diciembre de 1892.

El Instituto Pedagójico habia sido fundado por decreto supremo de 29 de Abril de 1889, i su objeto primordial ha sido la formacion de profesores de instruccion secundaria.

El señor Torres Pinto dedicó, desde los primeros momentos, sus principales esfuerzos al desarrollo de los estudios del Liceo segun el sistema concéntrico, implantado por su antecesor, señor Ahumada Maturana, en los tres años del curso preparatorio i en el primer año de Humanidades. En 1893, la reforma se hizo estensiva al 2.º, i así sucesivamente, hasta llegar al 6.º año de ese curso en 1897.

Los inconvenientes que en 1892 habian entorpecido la implantacion del nuevo sistema de enseñanza, desaparecieron en 1893. Por decreto de 5 de Abril de este

año, el Supremo Gobierno dictó el plan de estudio de instruccion secundaria. El Consejo de Instruccion Pública, por su parte, aprobó los programas de las diversas asignaturas, los cuales fueron reunidos en un volúmen a cuya cabeza figura una esplicacion sobre la manera de aplicarlos, escrita por la esperta pluma de don Diego Barros Arana, Rector de la Universidad.

Para la acertada implantacion de los nuevos métodos, el Liceo de Chillan contaba con cinco Profesores de Estado, en las asignaturas de Castellano, Idiomas estranjeros, Matemáticas, Ciencias físicas i naturales e Historia i Jeografía, todos ellos recien graduados en el Instituto Pedagójico; tres normalistas, para el curso preparatorio; i dos profesores alemanes, para la enseñanza del Dibujo i de la Jimnasia, los cuales tambien hacian clases en la Escuela Normal de Preceptores.

Esos profesores, cuyos nombres conviene consignar aquí, eran los señores: don Maximiliano Salas Marchan, de Castellano; don Enrique Sepúlveda, de Idiomas; don Gregorio Bravo, de Matemáticas; don Luis Torres Pinto, de Ciencias físicas i naturales; don Enrique Molina, de Historia i Jeografía; don Manuel Gaillard, don Juan B. Villegas i don Jerardo Ordenes, de las tres Preparatorias; don Gaspar Moll, de Dibujo; i don Nicetas Krziwan, de Jimnasia.

La única dificultad que se presentó fué el excesivo número de alumnos matriculados en el primer año de Humanidades; pero pudo ser vencida, gracias al entusiasmo i buena voluntad de los profesores, que se proponian, de acuerdo con el Rector, alcanzar, como lo consiguieron, los mejores resultados de sus trabajos. Sin esperar decreto gubernativo, el primer año fué dividido en dos secciones, con lo cual se mejoró la dis-

ciplina i se despertó la actividad de los alumnos de una manera mas uniforme, lo que no se habria podido conseguir en un curso demasiado numeroso.

En 1894, se creó, con el carácter de permanente, un curso paralelo al primer año de Humanidades, lo que facilitó, para ese año i los siguientes, la aplicación del sistema concéntrico. En efecto, los profesores, disponiendo de un personal de alumnos mas reducido en cada una de las secciones, trabajaron con mas provecho: la disciplina logró llegar a un grado mui satisfactorio, gracias al esfuerzo reunido de los profesores i de los inspectores. En cuanto a la asistencia, se consiguió mejorarla notablemente, mediante el procedimiento adoptado de comunicar diariamente a los apoderados las faltas de sus pupilos i exijir de aquéllos que avisaran cada vez que éstos no pudieran asistir al Liceo.

El número de alumnos matriculados en el año escolar de 1893 alcanzó a 286, distribuido como sigue:

Sistema concéntrico:

Curso preparatorio, en tres secciones..........	119
1.er año de Humanidades, en dos secciones.	65
2.º » »	36

Sistema antiguo:

3.er año de Humanidades............................	24
4.º » »	13
5.º » »	9
6.º » »	3
Ramos sueltos..	17
Total....................................	286

En 1894, la matrícula alcanzó a un total de 412 alumnos, i la asistencia media fué de 345; pero se debe tomar en cuenta que hubo que rebajar de esa matrícula a 51 alumnos que o no se presentaron al tiempo de inaugurarse las clases, o se retiraron por enfermedad, o tuvieron que salir de la provincia, o fueron separados del Liceo; de manera que la matrícula efectiva fué, en realidad, de 361 alumnos. De todos modos, la cifra de 345, que representa la asistencia media, fué sumamente halagadora, pues equivalia a un 95%.

En 1895, se matricularon 320 alumnos; 358 en 1896 i 372 en 1897.

En este último año, la existencia media fué jeneralmente buena: en dias normales, llegó a 95%, i de ordinario, raras veces descendió a ménos de 90%, con escepcion de los días de grandes lluvias, cuatro o cinco veces al año, en que alcanzó apénas a 75%.

Durante los cuatro años del Rectorado del señor Torres Pinto, se hicieron notar algunos inconvenientes, que él consignó estensamente en sus Memorias anuales.

Uno de ellos era el siguiente: en el primer año de Humanidades, la clase de Frances tenia dos horas semanales i habia que cumplir en ella un programa que presuponia dos años de estudios de ese idioma en el curso preparatorio, con tres horas semanales en cada uno. Habiendo alumnos que venian de las escuelas o de colejios particulares i que no conocian absolutamente nada Frances, se hacia necesario, por su edad o por los estudios que llevaban hechos, recibirlos en el primer año de Humanidades. De aquí resultaba que el profesor de Frances se en-

contraba con que mas de la mitad de sus alumnos ignoraba en absoluto los principios de esa lengua; otros habian estudiado únicamente el tercer año de Preparatoria, i solo los ménos habian hecho los tres años completos de este curso. Bien se comprende el gran número de irregularidades de que tenia que adolecer la enseñanza dada en tales condiciones: las lecciones del profesor, por mui bien preparadas que estuvieran, no despertaban interes en los alumnos ya iniciados en el idioma frances, para quienes tenian que ser de suma facilidad; i por el contrario, tenian que presentar dificultades en los restantes, llegando a producirse en ellos el decaimiento i hastío de los que se consideraban impotentes para comprender.

Dada esta situacion, el profesor se encontraba en la imposibilidad absoluta de cumplir su programa; i en consecuencia, los resultados de su enseñanza no eran de gran provecho. En 1894, por ejemplo, de 66 alumnos que se presentaron a los exámenes del primer año de Humanidades, 25 fracasaron en Frances. Los efectos de ese inconveniente se hicieron sentir hasta en los años superiores, si bien es cierto que un tanto atenuados.

Indudablemente, la causa de ese grave defecto era la falta de alumnos preparados convenientemente para ingresar al primer año de Humanidades. Para remediarlo, en parte siquiera, en 1894 se admitió en las Preparatorias a un gran número de alumnos. Esto trajo, como consecuencia, un nuevo inconveniente: los profesores de las tres secciones del curso preparatorio no pudieron atender debidamente clases tan numerosas, i los resultados de los exámenes fueron deficientes: de 80 alumnos matriculados

en el 2.º año de Preparatoria, solo 40 tuvieron boleta de promocion; i de 69 del tercer año del mismo curso, pasaron solo 34 al primer año de Humanidades.

El señor Torres Pinto creia que el único medio de prevenir los inconvenientes espuestos era dividir las secciones del curso de Preparatoria, i dar así cabida a todos los niños que solicitaban su ingreso al Liceo; pero, a pesar de todas sus jestiones, nunca lo pudo conseguir.

Otro inconveniente consistia en la diferencia de edad i de preparacion de los alumnos: en primero i segundo año de Humanidades, estaban juntos niños desde 11 hasta 15 años i aun jóvenes de 19 años de edad. Al mismo tiempo, se observaba que alumnos bien preparados en algunos ramos ignoraban casi por completo otros, de manera que en cualquier año que se les colocara, ocasionaban dificultades. Esto provenia, por una parte, de la diferencia de planes i de programas entre las escuelas públicas, los colejios particulares i el Liceo; i por otra parte, de que no se podia dar cabida en las Preparatorias a todos los niños que solicitaban ser admitidos.

En 1895, se consiguió poner en práctica un procedimiento de réjimen interno mui recomendado por la ciencia de la educacion i vijente en todos los Jimnasios i Escuelas Reales de Alemania. El Consejo de Profesores, reunido en sesion el 30 de Abril, acordó nombrar para cada uno de los tres años del curso de Preparatoria i de los cuatro del de Humanidades en que se seguia el sistema concéntrico, un profesor que, con el nombre de «profesor jefe», estuviera encargado de fijar el rumbo de la enseñanza, atendiendo a su concentracion, reglamentando i dis-

tribuyendo prudencialmente las tareas de los alumnos, ejerciendo en todas partes una vijilancia especial sobre cada uno de los educandos, para llegar a formar una idea cabal de las tendencias i del carácter de cada cual, i atendiendo, por fin, a todo lo concerniente al órden interno de la clase.

Entre los medios adoptados para que los profesores i jefes pudieran ejercer prácticamente su labor, principalmente en lo que respecta a conocer el carácter de sus alumnos, figuraban las escursiones escolares campestres: cada curso deberia hacer dos o tres de ellas en el año.

El resultado obtenido con las medidas en referencia sobrepasó las esperanzas del Consejo de Profesores, especialmente en lo relacionado con la disciplina.

En 1897, se abrió por primera vez i en conformidad al sistema concéntrico, el 6.º año de Humanidades.

Los fondos para atender al pago de los profesores del 6.º año se habian consultado en el proyecto de Presupuesto para 1897, ascendente a $ 46,550 i enviado al Ministerio de Instruccion Pública el 27 de Febrero de dicho año.

El 16 de Marzo, el Rector elevó las propuestas para el nombramiento de profesores del 6.º año, i tambien un nuevo proyecto de Presupuesto, en reemplazo del anterior. Ascendía igualmente a $ 46,550, cantidad que habia sido fijada por el Ministerio en circular de 22 de Febrero. Los cambios introducidos en el nuevo proyecto se referian a las personas de los profesores i al número de horas de clases.

Con motivo de que el 6.º año de Humanidades tenia una matrícula de cuatro alumnos, el Consejo

de Instruccion Pública, en sesion del 10 de Mayo, acordó pedir datos al Rector del Liceo sobre la asistencia de alumnos a dicho curso. El Rector, en telegrama de fecha 15, espresó que las clases del 6.º año solo tenian cuatro alumnos concurrentes. En vista de esto, el Consejo, en sesion del 17 del citado mes, acordó solicitar la suspension de ese curso, por el resto del año escolar de 1897.

Impuestos de este acuerdo, los profesores del 6.º año enviaron el 28 de Mayo al Rector de la Universidad un oficio en el cual pedian que se mantuviera ese curso, comprometiéndose ellos a servir gratuitamente sus respectivas asignaturas hasta la terminacion del año. Firmaban ese oficio los señores; don Luis Torres Pinto, profesor de Biolojía e Hijiene; don Enrique Molina, de Historia, Jeografía i de Filosofía; don Alejandro Venegas, de Castellano; don Enrique Sepúlveda, de Frances; don Otton E. Schott, abogado, profesor de Ingles i Aleman; don Gregorio Bravo, de Matemáticas, los seis graduados en el Instituto Pedagójico; don Roberto Leuschner, de Física i Química, graduado en el Seminario de Liebenthal, Alemania; don Nicetas Krizwan, de Jimnasia, graduado en el Instituto Central de Jimnasia de Viena; don Gaspar Moll, de Dibujo, graduado en el Instituto Real Politécnico de Stuttgard; don Juan B. Villegas, de Canto, normalista, titulado en la Escuela Normal de Preceptores de Chillan; i don Daniel Riveros, profesor de Contabilidad.

Dióse cuenta de este oficio en la sesion que celebró el Consejo de Instruccion Pública el 31 de Mayo. La Corporacion acordó pasarla a la Comision de Liceos.

En la sesion del 7 de Junio, se dió lectura a un oficio de la Municipalidad de Chillan, trasmitido por el Diputado don Luis Antonio Vergara, en que se solicitaba la reconsideracion del acuerdo celebrado por el Consejo en la sesion del 17 de Mayo. Se determinó contestar que el acuerdo cuya reconsideracion se solicitaba, no se referia, como el oficio de la Municipalidad lo indicaba, a la supresion de la clase del 6.º año, sino a la suspension de ellas, medida que habia sido necesaria proponer por la talta de alumnos que, segun acuerdos anteriores del Consejo, eran indispensables para mantener las clases de los Liceos.

Por decreto de fecha 12 de Junio, el Supremo Gobierno, basado en el acuerdo celebrado por el Consejo de Instruccion Pública, dispuso la suspension del 6.º año de Humanidades en el Liceo de Chillan.

En vista de esta disposicion, los profesores que habian desempeñado las clases de ese curso, tuvieron que volver a tomar las que, para poderlas servir, habian dejado de hacer en otros cursos, orijinándose con esto una serie considerable de perturbaciones en el horario de clases, en el personal docente i en el ajuste de sus sueldos, perturbaciones que solo vinieron a cesar con la vijencia de dos decretos supremos, dictados el 6 de Agosto de 1897, uno que fijó los sueldos que debian rejir despues de suspendido el 6.º año i otro que declaró cuáles eran los profesores de las respectivas asignaturas:

Por decreto supremo de 25 de Setiembre, se mandó pagar a los profesores que habian desempeñado las clases del 6.º año los sueldos devengados hasta el 15 de Junio.

El señor Torres Pinto se preocupó vivamente, durante su Rectorado, de los arreglos que era necesario efectuar en el edificio, a fin de que prestara los servicios a que estaba destinado. Ideó e intentó numerosas reformas, llevando a cabo las de mas necesidad i urjencia. Habiendo notado que era perjudicial que se mezclaran los alumnos de los dos sistemas de enseñanza, hizo cuanto pudo para realizar su separacion, disponiendo nuevas salas de clases, patios, etc.

En la memoria de Junio de 1895, hizo presente la necesidad de cambiar el techo del edificio, pues, estando sumamente asentado, demandaba constantes reparaciones, que año a año se hacian mas gravosas para el Fisco.

En el proyecto de Presupuestos para 1896, incluyó una partida destinada a la trasformacion del edificio, consultando un local independiente para internado; pero esa indicacion no fué tomada en cuenta, a pesar de estar bien manifiesto que esa trasformacion jeneral habria sido una verdadera economía, pues se habrian evitado reparaciones parciales, que constituyen un verdadero censo para el Estado.

En Mayo de 1896, se concedieron $ 5,000 para las reparaciones mas urjentes. Con esos fondos se cambió el enlucido de las murallas de tres patios, pintándose al óleo las de dos de éstos; se cambió por baldosas de composicion el piso de cuatro corredores, se hizo nivelar uno de los patios, se cerró el sitio del Liceo con muralla de ladrillo por el lado del poniente i una parte del norte, etc.

Otra de las constantes preocupaciones del señor Torres Pinto fué la de organizar i ordenar conve-

nientemente la Biblioteca del establecimiento, a fin de que prestara buenos servicios a los profesores, a los alumnos i al público. Durante el período de la revolucion de 1891, la Biblioteca sufrió grandes perjuicios, pues, a causa de la ocupacion militar del Liceo, su menaje fué entregado a personas poco escrupulosas. Desapareció un considerable número de volúmenes que figuraban en el catálogo, quedando varias obras truncas i de consiguiente, disminuido su valor i su importancia.

Por otra parte, gran número de libros que formaban la Biblioteca carecian de valor científico; i era necesario reparar ese inconveniente, adquiriendo obras de consulta para los profesores i de provechosa lectura para los alumnos i el público.

Se empezó por refaccionar el salon de lectura, i dotarlo de estantes nuevos i cómodos, pues los existentes eran casi inservibles. En seguida se hizo un nuevo catálogo, distribuyendo en él las obras por secciones, según las diversas materias. Estos trabajos fueron la causa de que, en 1893, la Biblioteca no abriera sus puertas en el tiempo que habria sido de desear, lo que solo se hizo en la segunda mitad del año.

Con las cortas cantidades de dinero que el Supremo Gobierno decretó o que figuraban en el Presupuesto del Liceo, pudo adquirirse un material de obras de mas importancia que las anteriormente existentes. A principios de 1894, la Biblioteca contaba con 2.360 volúmenes empastados i 1,354 volúmenes a la rústica. En el curso de ese año se compraron algunos libros que han prestado valiosos servicios i hacian falta en los estantes de la Biblioteca: la Historia Na-

tural editada por los señores Montaner i Simon, la Historia del Jeneral San Martin, de Mitre; la Historia Universal de Oncken, el Diccionario de Química, de Bonan, la Psicolojía fisiolójica i la Lójica de Wundt, la Jeografía Universal de Réclus, etc.

En la Memoria correspondiente al año escolar de 1896, fijuran los siguientes datos referentes a la Biblioteca:

Existencia anterior

Volúmenes	empastados.......	2,505
»	a la rústica........	1,383
»	adquiridos en 1896.	106
	Total................	3,994

Clasificacion por materias

Ciencias físicas i naturales....	243
Historia i jeografía............	491
Literatura......................	704
Matemáticas....................	334
Pedagojía......................	118
Medicina i Leyes..............	179
Miscelánea i Diccionarios.....	672
Materias diversas.............	1,253
Total.................	3,994

Lectores durante el año 1896:

Concurrentes al salon..........	1,115
Profesores i empleados (a domicilio)......................	178
Alumnos....................	204
Total	1,497

Obras consultadas:

Ciencias i artes útiles..............	309
Letras i Bellas Artes...............	1,006
Total..........................	1,315

Lectura media diaria................	8
» » mensual.............	120

Por lo que hace a gabinetes científicos, el de Química puede decirse que no existía, pues su material habia desaparecido con el uso, o habia sido destruido con motivo de la ocupacion militar del edificio en los dias de la revolucion. Lo único que quedaba eran unos pocos frascos con reactivos inservibles para la enseñanza. Se habilitó una nueva sala, pues la que ántes ocupaba el Gabinete no era adecuada, se la dotó de algunos estantes, de un mostrador i de todos aquellos elementos indispensables para su funcionamiento provechoso i regular.

El Gabinete de Física del Liceo ha sido siempre considerado como uno de los mejor dotados, en cuanto a útiles i aparatos; pero muchos de éstos no

prestan servicios positivos, algunos por no corresponder a las materias de la enseñanza secundaria, otros por ser algo antiguos i varios por encontrarse en mal estado. Estos deterioros han sido debidos en parte a la falta de uso i a la humedad atmosférica de la localidad, en parte al mal empleo de los aparatos. Ha sido siempre difícil, cuando no imposible, reparar esos deterioros, por no existir en Chillan operarios competentes para ejecutar esa clase de trabajos: cuando ha habido urjencia, ha sido preciso recurrir a mecánicos, armeros o relojeros.

Aunque el señor Torres Pinto tenia a su cargo la asignatura de Ciencias Físicas i Naturales, no le fué posible instalar convenientemente el gabinete, indispensable para la enseñanza de dicha asignatura. El que habia servido desde años atras, contenia un material sumamente reducido, que podia servir para las nociones mas elementales i aun así, con grandes deficiencias. Nunca dispuso de los fondos indispensables para conseguir formar un buen gabinete, i tuvo que conformarse con el espresado material. En materia de cuadros, especialmente, habia una escasez mui grande, i los existentes eran bastante anticuados.

En cuanto a mapas jeográficos i cuadros históricos, la iniciativa del profesor suplió con provecho la deficiencia i la antigüedad de los pocos de que se podian disponer. En 1896 se subsanó en gran parte esa deficiencia, por haberse recibido una excelente coleccion de mapas encargados a Alemania.

A fines de 1895 pudo quedar completamente instalada la sala de Jimnasia, con una coleccion de aparatos que permitian el funcionamiento correcto de esa clase. Pero en 1897, al instalarse el internado

oficial, esa sala fué convertida en dormitorio de alumnos. Esta circunstancia perturbó notablemente el funcionamiento de las clases de Jimnasia, las cuales tuvieron que hacerse a la intemperie, en uno de los patios o en el corralon que existe por el lado del norte, i esto únicamente cuando el tiempo lo permitia.

Para la adquisicion de mobiliario, el señor Torres Pinto consiguió unos $ 2,000 en 1893; pero fueron insuficientes i con ellos se pudo atender solo a las mas premiosas necesidades del momento. Hai que tener presente que, con ese dinero, hubo que arreglar tambien el mobiliario de los Gabinetes de Física i Química. En 1894, el Supremo Gobierno concedió cien bancos escritorios para el servicio del Liceo; con ese ausilio, la dotacion quedó en mucho mejores condiciones.

A principios de Abril de 1894, abrió sus puertas el «Internado Chillan», institucion particular, destinada a alumnos del Liceo. Fué instalado en una casa situada a dos cuadras i media de éste i fué su Director el profesor don Gregorio Bravo. Llegó a contar con 45 alumnos, que pagaban una pension anual de $ 200. Con un ausilio de $ 4,100 que le concedió el Supremo Gobierno, se adquirieron los útiles necesarios, como ser bancas, mesas, servicios de comedor, útiles de cocina, etc., i se mejoró en lo posible la casa. Desde el primer momento se deseó instalar este internado lo mas cerca del Liceo que fuera posible; pero todos los esfuerzos fueron inútiles, porque los pocos edificios que podian servir, eran mui caros: los propietarios trataron de aprovechar la ocasion i exijieron cánones subidos.

Como consecuencia de esto, el internado quedó en una casa algo distante del Liceo, lo cual presentaba serios inconvenientes para la disciplina, pues, aunque los alumnos hacian la travesía acompañados de un inspector, encontraban a cada paso, en la calle, ocasiones para cometer faltas que costaba mucho evitar. Por otra parte, en los dias de lluvias los niños se esponian a contraer enfermedades.

Para evitar estos inconvenientes, el Rector hacia presente, en su Memoria de 1894, que lo mejor i mas práctico era terminar el edificio del Liceo. Al efecto, insinuaba la idea de destinar a ello la cantidad de $ 50,000.

En Marzo de 1915 se abrió nuevamente el internado particular. La matrícula alcanzó a contar en el primer semestre con 46 alumnos. Desgraciadamente, las epidemias que en aquella época azotaron a la ciudad de Chillan, alcanzaron tambien a aquel establecimiento; dos casos de tífus se presentaron entre los alumnos, i ello bastó para producir alarma i desconfianza en muchos padres de familia, de tal manera que, al comenzar el segundo semestre, solo quedaban 34 alumnos. Esta gran disminucion i una serie de contratiempos pusieron al contratista señor Bravo en la imposibilidad de continuar con el internado. Tomando en consideracion el gran perjuicio que de esto iba a resultar a los alumnos i el desprestijio que podia sobrevenir al Liceo, ante las personas que no estaban al cabo de lo ocurrido, el señor Torres Pinto resolvió tomar a su cargo el internado contando, para sostenerlo, con que el Supremo Gobierno concederia los fondos que habia prometido, con tanta mayor razon cuando las pensiones del

semestre habian sido ya invertidas. Despues de muchas dilijencias, retardo i dificultades, se pudo conseguir que, a fines de Diciembre de 1895, se espidiera un decreto que concedia mil pesos, como ausilio al sostenimiento del internado, cantidad que debia imputarse a los sobrantes del Presupuesto especial del Liceo, que no existian, quedando, en consecuencia, sin efecto los propósitos gubernativos.

En 1896 se jestionó la continuacion del internado particular. El Ministerio de Instruccion Pública habia prometido contribuir, para su sostenimiento, con una subvencion de $ 2,500, por mensualidades anticipadas, quedando el contratista obligado a mantener diez alumnos de beca fiscal, i con el uso del mobiliario i demas útiles que habian servido al objeto en 1894 i 1895. Exijia, ademas, que el contratista que se hiciera cargo de este internado rindiera una fianza hasta por $ 3,500 o hasta la concurrencia del valor del espresado mobiliario.

Como no pudiera encontrarse una persona que, con esas condiciones, quisiera hacerse cargo del internado, éste quedó sin abrirse durante el año 1896. En vista de las continuas e insistentes peticiones de varios padres de familia, se jestionó entónces la fundacion de un internado oficial, a cuyo efecto, por un decreto de fecha 31 de Diciembre del citado año, se concedieron al Rector 8,000 pesos para invertir en el establecimiento de dicho internado, i en la habilitacion de nuevas salas de clases.

El internado oficial fué creado por decreto supremo de 14 de Marzo de 1897, i se dispuso que, para su réjimen interno, sirviera el Reglamento del Instituto Nacional.

Se fijó en $ 200 anuales la pension de cada alumno interno i en $ 10 mensuales la de cada medio-pupilo.

Ni el Presupuesto del Liceo, aprobado con fecha 14 de Marzo, ni el proyecto que se remitió el 16 del mismo, de que ántes se ha hablado, consultaban cantidad alguna para el sostenimiento del internado. El decreto que lo había creado autorizaba al Rector para invertir, de fondos jenerales, lo necesario para la instalacion de las respectivas secciones del internado. En esta instalacion se aprovecharon los útiles i enseres del estinguido «Internado Chillan».

Al darse cuenta, en la sesion del Consejo de Instruccion Pública de fecha 5 de Abril de 1897, del decreto de creacion del internado del Liceo de Chillan, se hizo notar que la fijacion del Reglamento para el réjimen interno i la determinacion de los emolumentos que debian pagar los alumnos, sin intervencion del Consejo, no se ajustaban a lo espresamente dispuesto en el número 1.º del artículo 9.º i en el artículo 47 de la lei de 9 de Enero de 1879.

El Ministerio de Instruccion Pública, en oficio del 9 de Abril, espresó al Rector de la Universidad que pidiera al Consejo la fijacion de la cuota que debieran pagar como pension los alumnos del internado; le prevenia, al mismo tiempo, que, con el objeto de que dicho internado se abriera al principio del año escolar, el Ministerio habia fijado provisoriamente esa cuota en $ 200 anuales. En sesion del 19 de Abril, el Consejo, despues de oir el informe de la Comision de Liceos, acordó por unanimidad fijar en la citada cantidad la pension de los alumnos internos del Liceo de Chillan.

El 31 de Marzo habia matriculados 25 alumnos internos i tres medio pupilos.

El 1.º de Abril, el Rector elevó al Ministerio de Instruccion Pública un proyecto de Presupuesto especial para el internado, ascendente a $ 14,000. Al mismo tiempo, propuso como vice-Rector del mismo al profesor don Enrique Molina, como tambien propuso inspectores, médico i ecónomo. Por último, solicitó que las pensiones pagadas por los alumnos se destinaran a la manutencion de los mismos.

Dicho proyecto no llegó a tener la sancion suprema, como tampoco se efectuaron los nombramientos de los empleados propuestos para el internado. Los inspectores, en consecuencia, cesaron en sus funciones i fueron reemplazados, de órden del Ministerio, por los tres inspectores de esternos, los cuales hicieron turnos semanales en la vijilancia del internado. Este órden de cosas subsistió hasta la terminacion del año escolar de 1897.

Por decreto supremo de 20 de Abril se crearon 12 becas de internos i se hizo el nombramiento de los jóvenes agraciados con ellas. Unos pocos se recojieron al internado; pero pronto tuvieron que retirarse de él, pues no se contaba con los fondos necesarios para su manutencion. En consecuencia, las becas quedaron de hecho sin efecto.

El internado se sostuvo hasta fines del año con los fondos siguientes:

1.º Fondos jenerales del Liceo, es decir, todo lo consultado para material de enseñanza, biblioteca, escursiones escolares, socorro a los alumnos pobres, etc.

2.º Fondos que quedaron sobrantes despues de la suspension del 6.º año de Humanidades;

3.° Pensiones pagadas por los alumnos internos i medio pupilos;

4.° Fondos concedidos por decreto de 6 de Agosto, resultante de diferencias de horas de clases entre el Presupuesto aprobado en Marzo i las modificaciones introducidas en él por ese decreto.

La labor emprendida i llevada a cabo por el señor Torres Pinto en el Liceo fué bastante fructífera i provechosa. En los cuatro años de su rectorado, solo gozó de quince dias de licencia, por encontrarse con su salud quebrantada, desde el 17 hasta el 31 de Agosto de 1896. Durante esa licencia fué reemplazado por el profesor de Aleman, don Carlos Schafer, en sus funciones de Rector.

El plan de estudios denominado antiguo fué feneciendo, año por año, desde 1892 hasta 1896. Los últimos profesores que enseñaron en conformidad a ese plan fueron los señores:

Bernardo Sepúlveda, Frances, desde 1868 hasta 1893; Filosofía, desde 1831 hasta 1896; Historia de la Edad media, moderna i contemporánea, de América i de Chile, en 1893 i 1894; literatura e historia literaria, en 1895. Jubiló en 1896.

Aristomeno Arratia, Cosmografía, Jeografía física, Historia Natural, desde 1878 hasta 1893; Física i Química, en 1892. Falleció el 9 de Marzo de 1893.

Domingo Quintana Pino, Jeografía, Historia antigua, griega i romana, desde 1869 hasta 1893, año en que jubiló.

Julio Augé, Ingles, desde 1881 hasta 1896.

Igradil Navarrete, Aljebra, Jeometría i Jeografía física, desde 1889 hasta 1896.

Un trabajo importante realizado en tiempo del se-

ñor Torres Pinto fué un proyecto de Reglamento de réjimen interno para los establecimientos de instruccion secundaria, que lleva la fecha 30 de Agosto de 1894.

Este trabajo se hizo a peticion del Rector de la Universidad i abarca los títulos siguientes: 1.º de los alumnos, 2.º del Rector, 3.º del Vice-Rector o del inspector de primera clase, 4.º de los profesores de la seccion preparatoria, 5.º de los profesores de Humanidades, 6.º del profesor jefe, 7.º del Consejo de Profesores, 8.º de las clases, 9.º de los premios, 10.º de los castigos.

El cuerpo de profesores del Liceo, en la confeccion de este proyecto de Reglamento, demostró suma pericia en las materias que contiene; i ha sido mui sensible que ese trabajo no haya merecido los honores de ser implantado oficialmente en los establecimientos de instruccion secundaria.

En Octubre de 1896, el Intendente de la Provincia del Ñuble dirijió al Ministerio un oficio en el cual esponia que, para 1897, no habria en el Liceo sino tres alumnos concurrentes al 6.º año de Humanidades; e indicaba la conveniencia de suprimir las clases de ese curso i otorgar becas en el Instituto Nacional a los referidos alumnos. El Ministerio proveyó ese oficio enviándolo al Consejo de Instruccion Pública. En la sesion de ese cuerpo, de fecha 19 de Octubre, se pasó el asunto a la Comision de Liceos, a fin de que ésta informara.

En la sesion de 16 de Noviembre, la Comision emitió verbalmente ese informe i en vista de él, el Consejo acordó manifestar al Ministerio que, para proceder a la supresion indicada por la Intendencia de Ñu-

ble, convenia esperar la matrícula de los alumnos que se incorporaran a las clases del 6.º año en 1897.

Por las publicaciones hechas en la prensa, se habia impuesto el Rector de la peticion de la Intendencia. Ofició entónces al Rector de la Universidad, con fecha 20 de Noviembre, enviando numerosos datos i esplicaciones estensas que pudieran servir al Consejo de Instruccion Pública de punto de partida para adoptar una resolucion sobre la materia. Su oficio, que con calor defendia el mantenimiento del 6.º año, terminaba con estas palabras:

«Por los datos i esplicaciones que preceden, podrá V. S. ver que la nota a que he venido refiriéndome propone una medida estemporánea en que se prescinde de los decretos i prácticas vijentes i que en manera alguna ha sido inspirada en el anhelo de ver progresar la instruccion pública de esta provincia.»

Se dió cuenta de este oficio en la sesion que celebró el Consejo el 23 de Noviembre de 1896. Despues de las esplicaciones del caso, dadas por el Decano de Humanidades don Domingo Amunátegui Solar, i habiéndose tomado acuerdo sobre el asunto en la sesion anterior, se mandó archivar el oficio, previniéndose que el Consejero don Pedro Montt fué de opinion de que el número de alumnos que en esa fecha tenia el 5.º año en el Liceo de Chillan i la circunstancia de que ese número disminuiria en el año próximo, aconsejaba la supresion de esas clases al terminar el año 1896.

El Rector de la Universidad don Diego Barros Arana, en oficio de 4 de Diciembre, manifestaba al Rector señor Torres Pinto que habian llamado la atencion del Consejo de Instruccion Pública no solo los términos inconvenientes con que su oficio del 20 de Noviem-

bre calificaba los propósitos que habia tenido el Intendente de Ñuble al indicar una medida relativa al Liceo sino tambien el hecho de que hubiera publicado el referido oficio ántes de ser remitido a la Corporacion; i le recomendaba que evitara en lo sucesivo un procedimiento semejante.

Ha quedado referido mas atras cómo en 1897 se abrió el 6.º año de Humanidades con la concurrencia de cuatro alumnos, i cómo el Consejo de Instruccion Pública, con fecha 17 de Mayo, acordó solicitar la suspensión de ese curso, por el resto del año, acuerdo sancionado por decreto supremo del 12 de Junio.

Este asunto, con todas sus incidencias, tuvo alguna resonancia en todo el pais, i la prensa se ocupó de él con toda clase de detalles i comentarios. En la ciudad de Chillan, naturalmente, esos comentarios fueron mas animados i el asunto fué discutido con gran calor.

El entredicho del señor Torres Pinto con el Intendente de la provincia, don Rafael Puelma, se habia producido i habia tomado serias proporciones. Una discusion habida en el Club de Ñuble, entre el Rector i un amigo personal del Intendente, dejeneró en un violento altercado que estremó la situacion i produjo funestas consecuencias.

El Intendente dió cuenta de ese incidente al Ministerio de Instrucción Pública en el siguiente oficio, de fecho 5 de Junio de 1897:

«El dia 30 del pasado, en el Club de esta ciudad, el Rector del Liceo don Luis Torres Pinto, agredió alevosamente a don José Manuel Zúñiga, infiriéndole una grave herida en el rostro, que lo hizo caer en tierra bañado en sangre. El Juzgado instruye sumario criminal al Rector, pues el señor Zúñiga, abogado i estimado ve-

cino de Chillan, fue atacado sin mas que por haber manifestado que encontraba fundado el acuerdo del Consejo Universitario para suprimir el 6.o año del Liceo. Segun informe médico, el golpe fué dado con manopla i la herida es de graves consecuencias. He creido necesario poner este hecho en conocimiento de V. S.»

El Ministerio, con fecha 7 de Junio, trascribió ese oficio al Rector de la Universidad, a fin de que, conocedor el Consejo de Instruccion Pública del hecho denunciado, tomara la resolucion que estimara conveniente, dada la gravedad con que ese hecho se presentaba.

El mismo dia se ocupaba el Consejo de este asunto; i teniendo presente lo espuesto en el oficio del Intendente de Ñuble i los datos comunicados verbalmente al respecto por algunos consejeros, acordó por unanimidad, previo el informe del Rector de la Universidad señor Barros Arana, requerido por la lei, proponer al Ministerio del ramo la destitucion de don Luis Torres Pinto del cargo de Rector del Liceo de Chillan.

En la sesion del 14 de Junio, se dió cuenta al Consejo de varias antecedentes presentados por don Luis Antonio Vergara, Diputado por Chillan, i relativos al señor Torres Pinto, cuya destinacion se habia acordado en la sesion anterior. No obstante que de dichos antecedentes aparecia que la agresion a don José Manuel Zúñiga no habia sido hecha con manopla, el Consejo no encontró en ellos méritos para reconsiderar lo acordado sobre el particular.

Entretanto, el dia 10 de Junio, el señor Torres Pinto habia enviado al Rector de la Universidad, para

que la elevara a la autoridad correspondiente, la renuncia de sus puestos de Rector i profesor de Ciencias Físicas i Naturales del Liceo de Chillan. Esa renuncia fué aceptada por decreto supremo del 19 de Junio; i el 23 del mismo, el señor Torres Pinto entregó el Rectorado del Liceo a don Manuel A. Jil, quien era el profesor mas antiguo del establecimiento.

Trasladóse el señor Torres Pinto a Santiago, donde fundó i dirijió un Kindergarten. Poco tiempo despues, fué nombrado profesor de Ciencias Naturales en varios establecimientos fiscales de la capital i mas tarde Visitador de Liceos. En el desempeño de este puesto falleció en Santiago el 15 de Noviembre de 1914.

Don Manuel Jil desempeñó el rectorado del Liceo de Chillan desde el 23 de Junio hasta el 23 de Agosto de 1897. El 19 de este último mes, con motivo de encontrarse en Chillan el Visitador de Liceos don Jorje Olivos Borne, se celebró una reunion del Consejo de Profesores del Liceo, a la que este señor asistió. Espuso en ella el señor Olivos que el Supremo Gobierno le habia encargado que le informara acerca de la situacion del Liceo, sobre sus necesidades i la mejor manera de atenderlas, dentro de los escasos recursos disponibles.

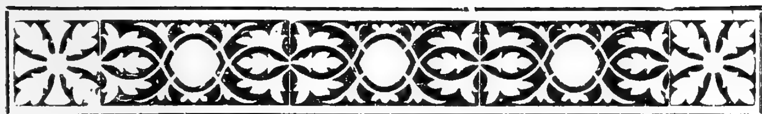
Se estudió lo referente al internado, seccion a la que el Visitador atribuia capital importancia, i se tomaron varios acuerdos que tendian a regularizar su funcionamiento i afianzar su situacion. Se trató tambien estensamente sobre la disciplina jeneral del establecimiento; i por último, se habló sobre la conveniencia de fundar en Chillan una liga protectora de estudiantes pobres.

El señor Jil entregó el Rectorado el dia 23 de Agos-

to al profesor que le seguia en antigüedad, don Nicetas Krziwan, por haber sido declaradas vacantes las clases que aquél desempeñaba.

El 25 de Setiembre de 1897, fué nombrado Rector propietario don Narciso Tondreau, quien tomó posesion de su cargo con fecha 7 de Octubre del año citado.



La etnolojía araucana en el poema de Ercilla

POE

TOMAS GUEVARA

ADVERTENCIA

En este libro se desarrolla con mayor amplitud el tema tratado ya en un volúmen anterior al presente, acerca del valor negativo o mui limitado de *La Araucana* de Ercilla como fuente de información etnolójica. Se le ha dado ahora esta forma como un alcance a objeciones hechas al autor por don Tomas Thayer Ojeda.

En el congreso de americanistas que se reunió en Buenos Aires en 1910, leimos un trabajo de resúmen titulado *Elementos estraños al araucano en el poema de Ercilla*, ncorporado despues como capítulo V de nuestro libro *Folklore araucano*, sesto de la serie que estamos publicando.

Nuestro estudio se tradujo al francés en la revista *Bulletin de la bibliothèque américain*, correspondiente al año **1913**.

El señor Thayer Ojeda publica actualmente en *Los Anales de la Universidad* un libro interesante que ha denominado *Ensayo crítico sobre algunas obras históricas utilizables para el estudio de la conquista de Chile*. El capítulo IX de este trabajo lleva este rubro: *La etnolojía i psicolojía indíjenas*, i se destina a refutar al autor del *Folklore araucano* sus teorías sobre este particular i a dar al poema del vate español marcada importancia para las indagaciones etnolójicas i psicolójicas que se relacionan con nuestros aboríjenes.

Celebramos la oportunidad que se nos presenta para reforzar nuestros argumentos del libro aludido por el señor Thayer Ojeda, para hacernos cargo en seguida de todas sus observaciones i dar al conjunto la estension de una monografía especial.

Nunca dejará de ser provechoso dilucidar temas de esta índole. Los estudios sociolójicos i de psicolojía de estos últimos tiempos han influido mucho para cambiar las ideas antiguas relativas a los habitantes primitivos del continente americano. Entre nosotros apénas se ha esbozado la reconstruccion de los antecedentes, lo que constituye una laguna en la literatura científica chilena.

Celebramos tambien el interes del señor Thayer Ojeda por aclarar particularidades etnolójicas que tienen conexion con el período inicial de nuestra historia. Este laborioso escritor no esperimentará, ciertamente, ningun disgusto por la contradiccion a su tésis, porque bien sabe que en los tiempos actuales la verdad científica vive de la discusión, siempre está corrijiéndose i complementándose. Esas correcciones se aceptan hoi, se rectifican

de buen grado cuando no van acompañadas de un humorismo o de enojos de mala lei.

Abona, ademas, otra cualidad al señor Thayer Ojeda: espíritu sobrio i sereno, tampoco pierde en sus escritos de controversia el dominio de su lenguaje.

Solo contestamos, por lo jeneral, las observaciones que provienen de especialistas i no de estudiosos con apresuradas lecturas en estas ciencias constructivas; pero vamos a entrar con verdadero agrado en esta controversia científica, ya que se trata de un historiador de mérito indudable, conocedor a fondo de la autografía de la colonia entregada a su guarda, i en la cual su labor ha sido sobradamente estensiva i útil para el desentrañamiento de los hombres i familias que sirvieron de base en la formacion de nuestra nacionalidad.

Esta monografía tendrá algunas repeticiones de las materias tratadas en volúmenes precedentes. Esto del contenido que se repite es una observacion que se ha hecho aquí al autor; pero la crítica estranjera, benévola, particularmente la francesa i alemana, no ha reparado en este defecto, pues fácilmente se esplica en obras largas i complejas. De varios volúmenes ya agotados, hai necesidad de reminiscencias de materias en el último para la comprension de los lectores que han olvidado o no han conocido los anteriores. En otras ocasiones se agregan datos nuevos que es menester ensamblar con los publicados del mismo órden.

Otra objecion ha puesto la crítica al último tomo de la serie sobre la Araucanía que lleva el nombre de *Mentalidad araucana*, a saber, la falta de informacion estadística.

Los instrumentos de observacion i esperimentacion no se han aplicado, que sepamos, a ninguno de los gru-

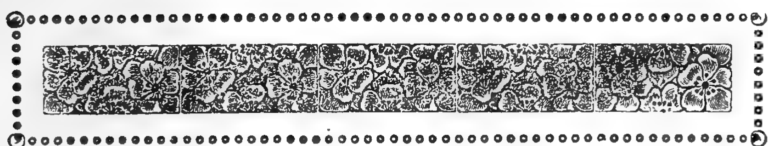
pos sobrevivientes de indios sudamericanos. Esa aplicacion habria sido de menor eficacia i mas difícil en el indíjena que en el civilizado. Solo ha sido posible hasta la fecha ahondar el conocimiento de las facultades mentales de las agrupaciones aboríjenes por el método de la observacion directa, que busca en la colectividad los caractéres i rasgos de su psíquis, añadiendo a la vez algunas nociones de psicolojía fisiolójica, como de antropolojía, etnolojía, etc. La percepcion, la memoria, la imajinacion i otras condiciones mentales de los indios, sin poder medirse, no han debido alcanzar la precision objetiva i absoluta de los números. La psicolojía subjetiva ha proporcionado únicamente los medios de conocer el funcionamiento psíquico de los aboríjenes americanos.

Por estas dificultades i otras de índole social, las estadísticas indíjenas, que algunos exijen, han sido sumamente escasas o limitadas.

Otra nota crítica que se ha puesto al tomo octavo del autor, último de la serie en publicación, ha sido la de su descuido en la forma. El que por largos años ha ejercido la cátedra de la lengua madre, algo debe saber de su sintáxis. Mas, sucede en esto, que la composicion tipográfica i la correccion de pruebas en Chile son mui deficientes: la primera suele encomendarse en las imprentas a mujeres que apénas saben leer i a la segunda no se le presta la atencion debida. Salen así los capítulos convertidos en un fárrago de errores. Uno de estos cambios de palabras ha servido al mismo señor Thayer Ojeda para detenerse en una de sus objeciones.

EL AUTOR.

———



CAPITULO I.

Valor Literario e histórico de La Araucana

Antes de estudiar los elementos etnolójicos i de psicolojía que intervienen en *La Araucana*, séanos permitido, para la vista de conjunto de la materia, citar los juicios i consideraciones de algunos autores españoles que valorizan con exactitud el mérito literario del poema i adelantan conceptos categóricos acerca de las alteraciones e incongruencias con que aparecen en muchos de sus cantos las jentes i las costumbres de Arauco.

Es demasiado conocido de los eruditos i americanistas el análisis tan concienzudo i autorizado del literato don Marcelino Menéndez i Pelayo. Despues de algunas consideraciones referentes a la poesía épica en jeneral i a la historia de los peninsulares del siglo XVI, entra el analista español al exámen de la epopeya en estos términos.

«Ercilla se limitó a convertir en materia poética la exigua materia histórica con que le brindaba su argu-

mento, i si alguna vez hizo excursiones fuera de ella, aun éstas tuvieron carácter de actualidad contemporánea, como las descripciones de las batallas de San Quintin i Lepanto, débilmente enlazadas, por lo demas, con su argumento, aunque de tanto precio consideradas en sí mismas.

De esta penuria a que voluntariamente se condenó el poeta por la limitacion del tema escojido, nace tambien la monotonía de las escenas que describe, bélicas todas, i del mismo jénero de guerra. No hai en *La Araucana* ni una Ines de Castro, ni un Magricio, ni un Adamastor, ni una isla de los Amores que vengan a recrear la fantasía con mas apacibles paisajes o mas dulces afectos. Allí rueda solo el carro de Marte, con el mismo son duro i estridente, durante treinta i siete larguísimos cantos. Las sombras de Tegualda, de Glaura, de Fresia, de Guacolda, pasan rapidísimas, i siempre mezcladas al fragor del combate i envueltas en el pálido vapor de la sangre. La naturaleza está descrita alguna vez, sentida casi nunca, salvo en el idilio dé la tierra austral i del archipiélago de Chiloé. Las indicaciones topográficas de Ercilla son de una precisión i de un rigor matemáticos, al decir de los historiadores i jeógrafos chilenos; pero no son gráficas, ni representan nada a la imajinacion» (1).

Continuando su análisis, Menéndez Pelayo encuentra la narracion de Ercilla, «lenta, pausada, rica en pormenores espresivos, injenua, i aun trivial a veces, pero grandiosa por la sencillez misma con que el autor se entrega a los altos i bajos de su argumento, sin pretender alterar sus proporciones ni realzarle con artificios literarios, encuentro una plena objetividad, una evidencia

(1) Introduccion al tomo IV de la *Antolojía de poetas hispanoamericanos*. Edicion de 1895.

humana, una vena épica abundante i majestuosa, que no descubro en la rápida i brillante ejecucion de *Os Lusiadas*, que parecen una fantasía lírica sobre motivos épicos, o mas bien una galería de cuadros históricos que van pasando con la misma rapidez que las vistas de un estereoscopio.»

Estendiendo esta comparacion de las dos obras poemáticas, agrega: «La lectura del poema de Camoens es tan fácil i amena, como dura i penosa la de *La Araucana*; pero la impresion poética que esta última deja, gana en intensidad lo que pierde en variedad i estension.»

Estampa a continuacion el eminente censor español este concepto: «No hai poema moderno que contenga tantos elementos genuinamente homéricos como *La Araucana*, i no por imitacion directa, puesto que Ercilla cuando imita deliberadamente a álguien, es al Ariosto o a Virjilio, sino por especial privilejio, debido en parte a la índole candorosa i sincera del poeta, que era él propio un personaje épico, sin darse cuenta de ello, y vivia dentro de la realidad que idealizaba; i en parte a la novedad de las costumbres bárbaras que él describia i que no podian menos de tener intrínsico parentesco con las edades heroicas.»

No acepta Menéndez Pelayo sin alguna restriccion la prueba del tronco que Caupolican soportó en su espalda por tantas horas i con fuerzas tan sobrehumanas. «No sabemos a punto fijo si fué invencion de Ercilla la prueba del tronco; pero toda la parte del canto segundo en que esto se describe es tan épica, que parece imposible que haya nacido de la fantasía de un poeta culto.»

En el trabajo nuestro que refuta el señor Thayer Ojeda hablamos de la inverosimilitud de esta escena, por

no haber existido jamás esta clase de pruebas entre los araucanos i haberlo puesto en duda uno de los cronistas mas dignos de crédito. Insistiremos en nuestra opinion, si ello es necesario, i espondremos algunos datos acerca del grado de fuerza corporal de los indios.

A continuacion de este pasaje Menéndez Pelayo dice que, como lo del tronco, hai tantas otras escenas i peculiaridades araucanas que no se deben a la inventiva del poeta. «*Ercilla pudo adornarlos, confiesa sin embargo, i los adornó, seguramente, con dotes i sentimientos morales, impropios del grado de civilizacion que su raza había alcanzado, pero sin los cuales no habria servido para la poesia: pudo inventar, e inventó de cierto, sino los nombres de algunos caciques, las cualidades distintivas que les asigna*; pero aun en esto procedió con tanta habilidad o con tan buen instinto, i sobre todo con alma tan épica, que lo inventado se confunde en él con lo verdadero, a tal punto que *La Araucana* ha estado pasando por una crónica hasta nuestros tiempos, i hoi mismo que la historia de Chile está tan esplorada por la dilijencia de sus hijos con ayuda de otros documentos mas positivos i prosaicos, es todavía un problema el determinar dónde empieza la ficcion i donde acaba la realidad, sin que el conjunto del libro deje de ser estimado por verídico, aun por los que dudan de aquellas circunstancias que solo en Ercilla constan» (1).

Si los rasgos de los protagonistas indíjenas i muchos pormenores de la raza se hallan desfigurados para producir efecto épico, el factor étnico pierde su valor científico i orijinal, i el criterio que inspira estos estudios no puede tomar tal libro como fuente de informacion

(1) Obra citada, introduccion. páj. XII.

exacta. Este concepto que se enuncia aquí en globo, tendrá en las pájinas siguientes mas amplio desarrollo.

I vamos a llegar a las últimas anotaciones de este balance literario. «Tres cosas hai, capitales todas, en que Ercilla no cede a ningun otro narrador poético de los tiempos modernos: la creacion de caractéres (entendiendo por tales los de los indios, pues sabido es que los españoles no tienen en sus versos fisonomía propia, i el mismo caudillo de la espedicion aparece envuelto en una celosa penumbra); las descripciones de batallas i encuentros personales en que probablemente no ha tenido rival después de Homero, las cuales se admiran una tras otra i no son idénticas nunca, a pesar de su estraordinario número; las comparaciones tan felices, tan espresivas, tan varias i ricas, tomadas con predileccion del órden zoolójico, como en la epopeya primitiva, que tan hondamente aferradas tenia sus raices en la madre naturaleza.

Las arengas de Ercilla han sido tambien mui celebradas, pero confieso que, en jeneral, me gustan ménos. Si la desesperada fiereza de Galvarino, el juvenil ardimiento de Lautaro i la serena magnanimidad de Caupolican, vencedora de los tormentos i de la muerte, se espresan con enérjicos acentos, confieso que el famoso razonamiento de Colocolo, tan ponderado por Voltaire (que seguramente no habia leido otra cosa de *La Araucana*), me ha dejado siempre frio, me parece un trozo de retórica prosaica, i tengo hasta por blasfemia compararle con los discursos del viejo Néstor. Pero mejores o peores, no ha de tenerse por impropiedad en Ercilla el haber puesto tan largas arengas en boca de salvajes. Todos los his-

toriadores convienen en que los habitantes del valle de Arauco eran mui dados a la oratoria. Ercilla, pues, en esto fué fiel al color local.»

Como todos los pueblos aboríjenes de América, los araucanos eran grandes aficionados al ejercicio de la palabra; mas sus discursos diferian radicalmente de los de sociedades cultas, en la actitud de los concurrentes, en la intervencion de interlocutores que secundaban o censuraban al orador; en una palabra, en la técnica particular, esclusiva de esta verba enfática del indio. En volúmenes precedentes a esta monografía se han dado noticias que no habria para qué repetir aquí.

Ercilla, fiel a sus modelos italianos i latinos i siguiendo la moda literaria de su tiempo de enaltecer hasta lo sublime a la mujer, da a la araucana una fisonomía efectiva tan elevada, tan ideal, que es un trasunto fiel de la dama europea. Habremos de insistir igualmente sobre un asunto de importancia tan notoria en algunos de los capítulos siguientes.

Menéndez Pelayo dice a este respecto: «*Aquí es donde las reminiscencias de sus lecturas clásicas son mas evidentes. Guacolda, la amada de Lautaro, habla como Dido en el libro IV de La Eneida.* Tegualda, buscando en el campo de batalla, el cadáver de su esposo, trae en seguida a la memoria el bello episodio de Abradato i Pantea en la Círopedia de Xenofonte.»

Concluye asegurando el erudito maestro como lo llaman sus connacionales, que la crítica de autoridades reputadas clásicas conviene en que el arte de contar está llevado en el poema a un grado sumo de perfeccion, en que la pureza del estilo es diáfana i las espresiones no han envejecido todas al traves de

los siglos. «I todos se lamentan a una de que tan buenas prendas estén afeadas por el desaliño frecuente de la versificacion, que en Ercilla es rastrera cuando no es perfecta, i por lo desmayado i trivial de muchas locuciones prosaicas a que le arrastraban su facilidad increible i el mismo desembarazo familiar de su estilo.

Tal como es, si no lleva la palma a todos nuestros poemas del siglo XVI, porque hai otros dos, uno en el jénero novelesco i otro en el sagrado, que con buenos títulos se la disputan, i en algunos respectos sin duda le aventajan, es *La Araucana* el mejor de nuestros poemas históricos, i fué sin duda la primera obra de las literaturas modernas en que la historia contemporánea apareció elevada a la dignidad de la epopeya.

Fué, ademas, el primer libro en verso sobre cosas de América, como queda dicho, puesto que los rudos ensayos que en el Perú se habian hecho antes, no llegaron a imprimirse» (1).

Calcada de la anterior parece la crítica del literato contemporáneo español don Julio Cejador i Franca, aunque menos teñida en las pinceladas encomiásticas. Entre otras opiniones acerca de Ercilla i su poema dice lo que sigue:

«Imitó en él la épica clásica del Tasso i del Ariosto, i este propósito de fraguar un poema segun los cánones recibidos i hasta con recuerdos mitolójicos paganos, ahogó su vena poética, bastante de suyo para haber corrido por nuevos i orijinales cauces. La octava real, metro italiano, es ademas pesada a la

(1) Menéndez i Pelayo, *Antolojía*, introduccion del tomo IV.

larga i admite mucho ripio prosaico a poco que el poeta se descuide, como le pasa a veces a Ercilla, ó se deja llevar del asunto filosófico abstracto, como le sucede al comienzo de cada canto, el poema tiene bastante prosa rimada, por lo dicho.

Para evitar el cansancio injiere algunos episodios, ya mitolójicos i maravillosos, a imitacion de los clásicos, en cuya escuela no pueden ser mal mirados i algunos de los cuales muestran la brillante i rica fantasía del poeta; ya históricos otros, como la batalla de San Quintin, la de Lepanto, etc., los cuales halló mui bien traidos i mui al propio para dar grandeza a la obra ensalzando el imperio español que así triunfaba en el Norte i en el Oriente como en el ocaso.

No hai para qué demandarle la unidad de accion de la *Ilíada* ni otras cualidades que deben exijirse en epopeyas lejendarias i populares, inconscientes, hijas de la fantasía. Ercilla no podia mas que narrar los hechos ciertos por él vistos, esponiendo artísticamente, con la grandeza épica que sufren acontecimientos recientes, i eso lo logró cumplidamente. Retrata felicísimamente los personajes, pinta los lugares i escenas, i asunto de tan poco momento como el levantamiento de unos pobres salvajes, i de tan corta i presto agotada variedad, sabe Ercilla despertar la curiosidad, avivarla i mantenerla, dándole grandeza épica i haciendo que bullan los sentimientos i el ardor guerrero.

Allí se ven de cuerpo entero los conquistadores Valdivia, Villagran, García, Reinoso; allí idealizados i ajigantados épicamente los héroes i adalides de los araucanos, Caupolican, Lautaro, Tucapel, Colocolo, Rengo i hasta las heroinas Fresia, Guacolda, Te-

gualda, Glaura. *El clasicismo le llevó a retocar las pinturas de aquellos salvajes con algunos rasgos mas latinos e italianos que chilenos.*»

Cejador, como Meléndez Pelayo, se detiene a encomiar los primores de Ercilla en la descripcion de batallas, encuentros i fuegos de la tierra, en las comparaciones homéricas i en las arengas fogosas. «Tenia Ercilla temperamento de poeta i orador, fuego e imajinacion i lo presente de los hechos, que lleva a los cueros i cortezas, todavía calientes en el mismo campo de batalla, le enardece i le pone en los puntos de la pluma el rasgo feliz, la frase precisa, el toque pintoresco, el retumbar sonoro que todavía está oyendo. Por eso la primera parte de *La Araucana* es mucho mejor que las demas» (1).

Anjel Salcedo i Ruiz es autor de un libro majistral que tiene el título de *Resúmen histórico-crítico de la literatura española, segun los estudios i descubrimientos más recientes.* Examina, como es de suponerlo, la historia poética de Ercilla; de ese libro sacamos los acápites que van a continuacion: «Condenó por su parte a perpetuo silencio el nombre del jeneral, no citándole en *La Araucana* una vez siquiera. I ¡eso que la omisión perjudicaba notablemente al poema! ¡Ahí es nada en una epopeya militar callarse el nombre del caudillo!

La Araucana está dividida en tres partes, que sucesivamente fueron publicadas en 1569, 1578 i 1580: se ve que Ercilla al empezar a escribirla no tenia formado su plan ni aun el propósito de componer un

(1) *Historia de la lengua i literatura, castellana* por Julio Cejador i Franco, tomo III, pájina 99.

poema, sino sencillamente contar en verso los sucesos de la campaña; despues fué intercalando episodios poéticos o históricos, que nada tenian que ver con la guerra de Arauco. Imposible que así resulte un poema. Así que el mérito de *La Araucana* está en algunos episodios, considerados independientemente del conjunto; en la pintura de algunos héroes, *especialmente los caudillos araucanos, que, por lo mismo de no ser conocidos del poeta sino de léjos o por la fama, prestábanse a ser idealizados en su imajinacion*, no viendo de ellos sino la constancia i el valor en la resistencia; en las descripciones, sobre todo las de batallas; en el aire de injenuidad soldadesca que circula por todo el relato, a despecho del clasicismo del poeta, i en la buena versificacion. Ercilla era un inagotable artífice de sonoras octavas reales. A pesar de lo cual, ¿quién será el valiente que se lea de punta a punta *La Araucana?* ¿Quién no preferiría guerrear un par de años con indios feroces a ese castigo. A trozos sueltos si que se puede leer, i con deleite» (1).

Efectivamente, es una lectura fatigosa, de un largo relato militar rimado cuyas bellezas no todos aciertan a descubir i celebrar; es, asimismo, inadecuada para servir de estímulo i modelo a los estudiantes, como se recomienda en nuestros programas de enseñanza, por el arcaismo frecuente de las espresiones, la copiosa adjetivacion de las estrofas, el hipérbaton a veces confuso i la sutileza de no pocos pensamientos. En Chile es donde se lee mas *La Araucana* i se lee poco.

———

Suele ojearla uno que otro erudito.

Ménos encariñado por el sentimiento de nacionalidad i mas conocedor de las particularidades históricas, jeográficas i étnicas del ambiente en que se realizaron los acontecimientos, se manifiesta nuestro historiador Barros Arana en su magnífico análisis de *La Araucana*, en el tomo II de su *Historia de Chile.* Nadie como él puede ser autoridad para juzgar el valor histórico de la narracion versificada del poeta soldado. A ese juicio pertenecen los párrafos que van en seguida.

«Si no es permitido asentar que *La Araucana* de Ercilla es la historia ordenada i regular de la conquista de Chile, no es posible tampoco poner en duda su valor i su importancia como fuente de informacion acerca de los hechos que cuenta. Los cronistas antiguos que escribieron poco despues que él, así como los historiadores subsiguientes, i así como los críticos que mejor han estudiado el poema de Ercilla, han estado todos de acuerdo para reconocerle su indisputable valor histórico. El poeta ha contado, en versos ordinariamente vigorosos i elegantes, los sucesos capitales de la conquista, encadenándolos en el mismo órden en que ocurrieron i dando la preferencia a los hechos de un carácter heroico, que amplía i dilata con un detenimiento que perjudica a la claridad i, sobre todo, el interes de su poema. Fija las fechas con una prolijidad rara en esta clase de obras, individualizando a veces con cifras i nombres, el dia, el mes, i el año, o refiriéndose al estado del cielo el dia del suceso por medio de los signos o constelaciones del zodíaco. Descuida los hechos de un órden civil, o les da escasa importancia, pero describe con toda

minuciosidad los sucesos militares, la marcha de los ejércitos i los combates, presentándolos con gran verdad en su conjunto, señalando con frecuencia el tiempo que duraron i contando el número de los combatientes. En cambio, buscando el efecto poético, inventa muchas veces circunstancias fabulosas e increibles, como la intervencion de Lautaro en la batalla de Tucapel, donde supone el poeta que, despues de un hermoso i arrogante discurso, este caudillo hace volver a la pelea a sus compatriotas i convierte en espléndida victoria una derrota desastrosa. Sea para dar animacion a sus descripciones, sea para recordar los nombres de sus compañeros de armas, introduce en ellas un prolijo número de incidentes i de combates personales de dudosa autenticidad que alargan i embarazan su narracion, que fatigan i abruman al lector i que acaban por hacerlo perder el hilo de la narracion. El historiador puede descartar fácilmente estos pormenores inútiles o fabulosos, pero no puede dejar de aprovechar los grandes rasgos de los hechos, que están espuestos casi siempre con toda claridad.

La Araucana, hemos dicho, se limita casi esclusivamente a contar los sucesos militares, o solo hace referencias sumarias e incidentales a los acontecimientos civiles o administrativos, que habria sido imposible revestir de formas poéticas. Bajo el carácter de simple crónica de hechos, es una historia deficiente e incompleta. Pero ese poema refleja perfectamente el carácter de los hombres de la conquista, su espíritu aventurero, su pasion por buscar lo desconocido, su admirable constancia para soportar todos los padecimientos, su fanatismo relijioso, su codicia i su cruel-

dad con los infelices indios. Así, pues, si la obra de Ercilla, como documento histórico, no alcanza a constituir una guia tan segura como habria sido una crónica de menos atavíos literarios pero más noticiosa es un ausiliar utilísimo para la comprobacion de las otras relaciones i que suministra, ademas, hechos que no se hallan consignados en otra parte, i nos ayuda a conocer el espíritu de los hombres i de los tiempos pasados.

Algunos de los críticos que han analizado *La Araucana* conceden fácilmente a Ercilla el mérito de haber dado a conocer el carácter, la vida i las costumbres de las tribus indíjenas que sostuvieron la guerra contra los conquistadores españoles. A nuestro juicio, sin embargo, esta es la parte mas débil del poema. Ercilla, cediendo al deseo de presentar héroes dignos de la epopeya, juzgando a los indios con un criterio mal preparado para este jénero de observaciones, i, obedeciendo a sus sentimientos caballerescos i poéticos *ha dado a esos bárbaros una organizacion i un espíritu que casi siempre se apartan de la verdad histórica*. Pinta admirablemente el heroismo con que los indios defendian su suelo i su independencia, el teson incontrastable con que sostenian la lucha, su vigor en los combates, su desprecio por la muerte i por todos los padecimientos; *pero les atribuye una cohesion o espíritu de union i de nacionalidad que no tenian i una elevacion de alma que es imposible descubrir en los salvajes.* Supone que todas esas tribus se prestaban gustosas a obedecer a un solo jefe elejido en asambleas en que se pronuncian arengas de una moderacion i de una cordura dignas de hombres civilizados, *i a que se siguen pruebas de vigor i de*

fuerzas físicas de la mas absoluta imposibilidad, mediante las cuales se decide la eleccion.

Así como el poeta arma en ocasiones a los indios con lanzas i mazas provistas de hierro siendo que esos bárbaros no conocían siquiera el uso del cobre, así como los hace fijar las fechas por las constelaciones del cielo, como pudieran hacerlo los griegos i los romanos, les atribuye ideas i sentimientos dignos de los héroes del Ariosto.

Los amores de los indios son tiernos i poéticos, i en la guerra misma están animados de un espíritu que apenas está bien en los paladines de los libros de caballería. Con estas ficciones ha falseado por completo la historia, pero ha realzado el carácter de sus héroes, convirtiéndolos en tipos dignos de admiración i *creando personajes imajinarios para los cuales inventa nombres i proezas falsas ante la historia i más falsas todavía ante la razon.* El poeta, forjando estos héroes ha creado tipos lejendarios que, como Colocolo, Caupolican, Lautaro, Rengo, Tucapel i Galvarino, han sido recordados siempre como símbolos del patriotismo i de las mas sólidas i estimadas virtudes cívicas, consiguiendo imponer así sus poéticas ficciones en la tradicion popular» (1).

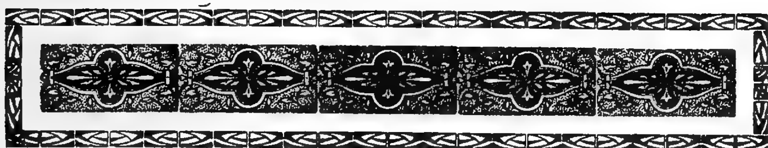
Todos estos censores concuerdan en que existe una modificacion, esencial unas veces i parcial otras, de los rasgos naturales de los tipos indíjenas puestos en accion en

---

(1) *Historia Jeneral*, tomo II, páj. 271.— De los innumerables juicios sobre *La Araucana* los más conocidos son: Voltaire, *Essai sur la poésie epique*; Martínez de la Rosa, *Apéndice sobre la poesía épica*; Quintana, *Muza épica*; Bello, *Opúsculos literarios T. I*; Alejandro Nicolas, en su traduccion *L'Araucana*; J. Ducamin, *L'Araucana*; A. Roger. *Etude litteraire sur L'Araucana*; i ademas los de Sismondi, J. G. Herder, Humbold i José Toribio Medina.

el poema, como se ve en las líneas que hemos subrayado. Esta uniformidad importa una prueba concluyente; pero será mejor, para procurar una solucion concluyente, ensanchar los conceptos de que no son indios jenuinos, con sus características psicolójicas, i que tienen más modalidad italiana i latina que araucana en la esteriorizacion de sus sentimientos, intelijencia i la ética que preside sus actos. Es lo que intentamos hacer en los capítulos que van a continuacion.

(Continuará)



LA DOCTRINA DRAGO

(Memoria de Prueba para optar al Grado de Bachiller en Leyes i Ciencias Políticas)

POR

EVARISTO MOLINA HERRERA

(*Conclusion*)

CAPITULO III

PRECURSORES

Se ha acusado a la Doctrina Drago de no ser orijinal, de haber plajiado fórmulas emitidas con anterioridad i con mayor amplitud de miras.

Han dicho algunos autores que esas mismas ideas fueron espuestas por Alejandro Hamilton, i agregan que el propio Drago, en su memorable nota, se apoyó en palabras de ese autor. Pero en la Conferencia de La Haya se encargó él mismo de desvirtuar dicha imputacion, diciendo: No podria reprocharse al ilustre estadista ame-

ricano que solo se haya ocupado de la cuestion desde el punto de vista de la organizacion judicial interna de los Estados Unidos, para sostener que los Estados particulares de la Union no pueden ser citados a juicio ante la Corte Suprema. Hamilton escribió, en efecto, en 1778, a propósito del proyecto de Constitucion que se preparaba para su pais, i murió en 1804. El primer empréstito estranjero que se conoce data de 1820. ¿Cómo hubiera podido ocuparse de él Hamilton, fallecido 16 años ántes?»

William T. Stead agrega: «La pretension de que Halmiton dió oríjen a la Doctrina Drago se parece a aquella otra que favorece al Patriarca Abraham haciéndolo autor del Sermon de la Montaña».

Otros autores, en especial norteamericanos (1), han pretendido echarle la culpa de la doctrina de que la fuerza nunca debe usarse para el cobro de la deuda pública estranjera, a Lord Palmerston. Es verdad que este personaje, en una circular dirijida a los representantes de la Gran Bretaña en el estranjero, en enero de 1848, decía: «Los Gobiernos sucesivos de la Gran Bretaña han pensado hasta aquí que no era de desear que los súbditos ingleses colocaran sus capitales en empréstitos de Gobiernos estranjeros, en vez de emplearlos en empresas provechosas en su propio pais; i con el objeto de apartarlos de consentir en préstamos aventurados a Gobiernos estranjeros, que por impotencia o por mala voluntad no pagaran talvez el interes estipulado, el Gobierno británico ha pensado hasta aquí que la mejor política era abstenerse

(1) Don Marcial Martínez, en una correspondencia aparecida en el número de Junio de 1912 de la Revista «Hispania» que editaba en Lóndres el notable escritor colombiano Santiago Pérez Triana, decia que «el doctor Drago con su propuesta no inventó nada, pues que su opinion era mui antigua i conocida de publicistas, máxime por Lord Palmerston».

de tomar a su cargo, para convertirlas en cuestiones internacionales, las quejas formuladas por los súbditos ingleses contra los Gobiernos estranjeros que, a consecuencia de semejantes operaciones financieras, han faltado a sus compromisos». Pero en la misma circular Lord Palmerston espresaba: «Si el Gobierno de una nacion tiene el derecho de exijir reparaciones en beneficio de uno cualquiera de sus súbditos, individualmente considerado, que tenga una reclamacion justa i no satisfecha contra el Gobierno de otro pais, el derecho de exijir esa reparacion no puede considerarse disminuido sólo porque la magnitud del daño se acreciente, i porque, en vez de tratarse de la exijencia individual de una suma relativamente pequeña, haya un gran número de personas a quienes se deba una cantidad considerable. Es, por consiguiente, simple cuestion discrecional para el Gobierno británico la de saber si ha de tratar o no el asunto por las vias diplomáticas, i la resolucion, afirmativa o negativa, tiene que basarse en consideraciones puramente británicas i domésticas».

Basset Moore (1) refiere que en el debate sobre el asunto de la deuda española en la Cámara de los Comunes, el 7 de Julio de 1847, Lord Bentinck intentó demostrar tanto el derecho como el deber de la Gran Bretaña de declarar la Guerra a España para el cobro de su deuda pública, cuya mayor parte de tenedores de títulos eran ingleses. Lord Palmerston, en respuesta, admitió el derecho del Gobierno británico de declarar la guerra a España, pero negó que fuera conveniente dentro de las circunstancias. Convencido Lord Bentinck, mas aun, satisfecho, retiró la mocion que habia presentado. «Despues de

(1) Digest of International Law, tomo IV, pájs. 275 i 286.

la actitud asumida por mi noble amigo—dijo—estoi seguro de que nada tienen que desear los tenedores de bonos españoles. Las palabras de mi noble amigo, así como la conducta observada por él en anteriores ocasiones, relativamente al pago de súbditos británicos de deudas de Portugal i los Estados Sud Americanos, demuestran que los tenedores británicos de bonos españoles pueden tener la seguridad plena de que usará en otros casos de la misma enerjía cuando llegue el tiempo oportuno en favor de otros súbditos de la Corona».

La doctrina de Lord Palmerston ha sido confirmada espresamente por Lord Salisbury en 1880 i 1888.

El distinguido literato e internacionalista chileno, señor Ricardo Montaner Bello, ha manifestado en su clase de Derecho Internacional, que, en un artículo aparecido en la «Revue de Droit International et de Legislation Comparée», tomo I, páj. 273, en 1869, el publicista i abogado belga, M. Paul Jozon, habia emitido opiniones mui semejantes a las del doctor Drago i de carácter mas jeneral. Podria haber sido este artículo, en su concepto, una fuente inspiradora de la Doctrina de que tratamos.

Hemos leido i analizado detenidamente el artículo de señor Jozon, que se titula «Consecuencias de la inejecucion de los compromisos contraidos por los Gobiernos relativos al pago de su deuda pública» (1); pero, por mas que hemos buscado, no hemos podido hallar el principio fundamental de la Doctrina Drago: la prohibicion absoluta del cobro forzoso de la deuda pública.

Dice M. Jozon: «A lo sumo podrian ser empleadas las

(1) Des conséquences de l'inexécution des engagements pris par les gouvernements relativement au paiement de leur dette publique», par M. P. Jozon. Docteur en Droit, Avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation de France.

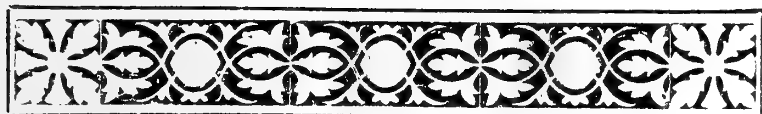
advertencias amigables, las represalias i la ruptura de relaciones diplomáticas. Pero la guerra no nos pareceria lejítima, salvo el caso de circunstancias accesorias i escepcionales, por la simple repulsa de un Gobierno de pagar a sus acreedores estranjeros, repulsa apoyada en un acto decretado regularmente i en conformidad con la constitucion del pais deudor».

Talvez sea este párrafo el que ha hecho pensar en el precursor de la Doctrina Drago.

Pero, mas adelante, M. Jozon declara: «Es bien entendido que todo lo que venimos diciendo supone que el gobierno deudor es de un pais civilizado, donde existe una majistratura organizada i en cuya conciencia e imparcialidad pueda tenerse alguna confianza. Si se encuentra, por el contrario, en presencia de un pais mas o ménos bárbaro, el empleo de la fuerza seria justificado sin dificultad». I al empezar su artículo habia dicho: «No solamente los paises bárbaros o semi-bárbaros, como Méjico, Tunisia, Turquía....»

Se ve, pues, claramente, que M. Jozon admitia la guerra, en ciertos casos, para el cobro forzoso de los empréstitos públicos i, a sensu lato, podemos decir que la justificaba plenamente si el deudor era cualquier pais de nuestra América.





CAPITULO IV

CRÍTICA

Casi todos los escritores que tratan de la materia están de acuerdo en declarar que la Doctrina Drago es simplemente una derivacion, una consecuencia lójica i natural de la Doctrina Monroe.

Sin embargo, creemos que hai entre ellas diferencias sustanciales.

La que se ha dado en llamar «Doctrina de Monroe» no tiene, a nuestro juicio, en absoluto, el carácter de doctrina, porque los dos postulados que el Presidente Monroe consignó en su famoso Mensaje de 1823, no fueron emitidos con el propósito de sentar un principio doctrinario, sino, únicamente, para definir una actitud internacional de los Estados Unidos. Las palabras testuales del Presidente Monroe fueron éstas: «Pero con los Gobiernos que han declarado su independencia i la han mantenido, i cuya independencia hemos reconocido con gran consideracion i justos principios, no podría-

mos ver ninguna interposicion con el propósito de oprimirlos o controlar de cualquiera otra manera su destino, por alguna Potencia europea, de ningun otro modo que como la manifestacion de una disposicion no amistosa hácia los Estados Unidos» (1).

Por el contrario, la Doctrina Drago fué formulada, no sólo en un momento oportuno en que se estaban verificando hechos contrarios a los principios teóricos i filosóficos que ella vino a sentar, sino que estableció razones fundamentales de derecho estricto. Ademas, ella ha sido firmemente desarrollada, esplicada i defendida por su autor, lo que le da, al mismo tiempo que de fórmula política, carácter de estudio de laboratorio.

La Doctrina Monroe ha sido alterada, si no en su contenido, por lo ménos en su interpretacion, por los Presidentes de Estados Unidos posteriores a Monroe, cuyo espíritu altruista i desinteresado no se puede poner en duda. Hai que reconocer tambien que dicha Doctrina sirvió de barrera infranqueable contra muchas pretensiones de potencias, que siempre la han mirado con malísimos ojos, entre ellas principalmente, la Santa Alianza, que pretendia reinvindicar para España estos dominios independizados. Pero hai que agregar, sin embargo, que posteriormente se han cometido en nombre de esta Doctrina numerosos atropellos contra paises americanos.

---

(1) «But with the governments who have declared their independence and maintained it, and whose indepence we have, on great consideration and on just principles, acknowledged, we could not view any interposition for the purpose of opressing them, or controlling in any other manner their destiny, by any European Power, in any other light than as the manifestation of an unfriendly disposition towards the United States».

La socorrida frase «América para los Americanos», que vulgarmente se confunde con la Doctrina Monroe, pertenece al Libertador Simon Bolívar.

La República Arjentina, ántes de la Doctrina Drago, habia sido víctima varias veces de agresiones estranjeras. Por eso es que el carácter de su Doctrina, al mismo tiempo que idealista i desinteresado, es práctico i contundente.

Tiene la Doctrina Drago una ventaja indiscutible sobre la Monroe, i es su universalidad.

La Doctrina Monroe, por la forma en que fué enunciada, es sólo aplicable a los paises latino-americanos ante la amenaza de potencias europeas interventoras, i no es susceptible de mayor estension. Por lo ménos, la práctica ha demostrado lo que afirmamos (1).

La Doctrina Drago, a pesar de haber sido tambien formulada contemplando el caso especial de las naciones americanas amenazadas de agresion u ocupacion por las potencias europeas para que cumplan sus obligaciones relativas al pago de su deuda pública, puede, mejor dicho, debe ser amplificada. Sin dificultad alguna podrian hacerse estensivos sus beneficios a todas las naciones del Universo: se basa ella en un principio bien establecido de equidad. Con la misma razon con que se aplica a nosotros, los americanos, puede aplicarse a las naciones europeas, asiáticas,

(1) «Hemos sostenido, pues, una tésis americana por solidaridad con las naciones de este Continente, con alcance i propósitos puramente americanos. La hemos enunciado con motivo del conflicto de Venezuela, por ser Venezuela una república hermana. No habríamos hablado si el pais compelido por la fuerza a pagar sus deudas hubiera sido la Turquía o la Grecia».

(Nota del Dr. Drago al Ministro Montes de Oca renunciando al ofrecimiento de delegado arjentino a la III Conferencia Pan Americana de Rio Janeiro.) Esta nota apareció por primera vez en el libro «Esposicion de la Doctrina de Drago», tésis presentada para optar al grado de Doctor en Jurisprudencia en la Universidad Nacional de Buenos Aires, por Ernesto Restelli, Lóndres. 1912, Páj. 81.

africanas i australianas que han contraido empréstitos públicos (1). En este caso, perderia su carácter de doctrina de privilejio, para convertirse en un principio de derecho internacional.

Pero aun en el caso de quedar reducida solo a protejer a los paises latino-americanos deudores, es susceptible de mayor estension, en el sentido de que no solo no pueden compelirnos por la fuerza al pago de nuestras deudas públicas las Potencias europeas, sino tampoco ningun pais americano militarmente fuerte.

Se hace necesaria esta última declaracion por los abusos que se han cometido en nombre de la Doctrina Monroe i que pudieron haber sido evitados en nombre de la Doctrina Drago. En todo caso es recomendable evitar o contrarrestar de antemano la accion futura de malas consecuencias cuando se puede prevenir.

Los hechos demuestran que los peligros de que hablamos no son hipotéticos ni lejanos.

En 1861, a consecuencia de la suspension de los servicios de la deuda estranjera, decretada por el Presidente Benito Juárez, Francia, Inglaterra i España resolvieron intervenir en Méjico para constreñirlo a cumplir sus obligaciones. El Secretario de los Estados Unidos, Mr. Seward, temeroso de un atentado contra la Doctrina Monroe, ideó una fórmula de conciliacion:

(1) Vale la pena recordar que el Ejipto se encuentra completamente a merced de Inglaterra, a pesar de no haber sido declarada su anexion, por obra i gracia de la intervencion de esta potencia en favor de sus nacionales tenedores de títulos ejipcios. Portugal i Turquía han sido tambien víctimas de su propia deuda pública, pues por ella han tenido que sufrir agresiones estranjeras.

la de firmar con Méjico un tratado, por el cual los Estados Unidos tomarian a su cargo, por cinco años, el servicio de la deuda de aquel pais, evitando así toda intervencion europea. El procedimiento fué rechazado por el Senado norteamericano. Méjico fué ocupado por las armas de Francia, pues las otras dos naciones reclamantes se retiraron. La Doctrina Monroe no sirvió, pues, para nada.

Muchos años mas tarde, en un conflicto semejante, adoptaron los Estados Unidos, esta vez con éxito, el sistema ideado por Seward. A consecuencia de revoluciones políticas i otras calamidades públicas, cayó la República de Santo Domingo, en 1904, en plena bancarrota financiera. Los Estados europeos a que pertenecian los tenederos de los títulos de empréstitos dominicanos pretendieron intervenir en forma violenta. Los Estados Unidos, bajo la Presidencia de Mr. Roosevelt, lograron impedir esto, firmando con las potencias agresoras un Tratado, de fecha 4 de Febrero de 1905, segun el cual, a la vez que garantizaban la integridad territorial de Santo Domingo, tomaban a su cargo sus aduanas, administraban sus rentas, hacian repartos parciales a los acreedores a cuenta de sus créditos respectivos, exactamente como el administrador o síndico de una casa comercial en quiebra, i, por último, aseguraban al Gobierno dominicano un 45% de sus entradas de aduanas para que atendiera sus gastos mas indispensables.

«Dentro del principio inspirador del tratado dominicano—dice Drago (1)—se reconoce así a las potencias

(1) Véase: «Les emprunts d'Etats et leurs rapports avec la politique international», par Luis M. Drago. Revue Général de Droit International Public. Tomo XIV, 1907.

el derecho de cobrar por la fuerza, en este continente, los créditos de sus súbditos pero como esto solo puede hacerse efectivo con la ocupacion de territorios i aduanas, los Estados Unidos, en salvaguardia de la doctrina de Monroe, asumen una especie de majistratura suprema o superintendencia sobre las Naciones americanas caidas en mora, haciéndose administradores de sus finanzas i recaudadores de sus rentas para repartirlas equitativamente entre los acreedores, mui felices, por cierto, cuando no tengan ulteriores miras, de encontrar un ajente de tal magnitud para la defensa de sus intereses.»

Si entramos a analizar esta actitud de los Estados Unidos, podemos contemplarla desde dos puntos de vista: el primero, optimista, favorable, segun el cual es grande i digna de aplausos la nacion que, por mantener, como una vestal ciudadana, perennemente vivo el fuego sagrado de una doctrina, sacrifica su tiempo i sus intereses; i el otro, pesimista, desfavorable, que nos hace abrir los ojos i meditar profundamente en que, como ya sabemos, los hechos históricos, en Derecho Internacional, tienen una influencia enorme para la adquisicion de derechos i obligaciones de los Estados, i que basta una concesion cualquiera hecha por una nacion soberana para que ya se haya sentado jurisprudencia al respecto i se sigan reclamando para siempre esas meras concesiones como derechos.

Si cualquiera de las naciones latino-americanas, Chile por ejemplo, tuviera la desgracia de caer en mora, inmediatamente los Estados Unidos, basándose en el precedente histórico de Santo Domingo, alegando por otra parte la salvaguarda de la doctrina Monroe, tomarian a su cargo nuestro territorio, se apoderarian de nuestras aduanas i de todos los demas medios de recaudacion de

rentas públicas, i se encargarian de pagar ellos mismos a nuestros acreedores. Esto podria suceder aun hasta sin necesidad de que ninguna potencia europea estraña tratase de compelirnos por la fuerza al pago de nuestros empréstitos, sino por el solo hecho de incurrir en mora en uno solo de los dividendos. La previsora gran nacion ya se encargaria de hacernos aceptar, cuando lo tuviera por conveniente, su protectora administracion.

Estamos convencidos de que no siempre los Estados Unidos han tenido para con los demas paises americanos miras desinteresadas i de que no se han abstenido de las intervenciones armadas. Allí está la República de Colombia, que aun se desangra por la mutilacion de Panamá, que, a su vez, está dominado completamente, desde el primer instante de su vida internacional, por la política yankee. Allí están las propias palabras que el jeneral Porter pronunció en la segunda conferencia de La Haya: «Uno de nuestros compatriotas americanos celebró con un gobierno estranjero un contrato que le permitia fabricar materiales de construccion; habiéndose suscitado dificultades sobre la ejecucion de ese contrato, fué rescindido. El concesionario aprovechó la ocasion para pedir una indemnizacion de 450,000 pesos, que le fué rehusada. Obtuvo que el Gobierno de los Estados Unidos se hiciera cargo de su causa, i despues de larga correspondencia, trámites i negociaciones, acabó por enviar una escuadra de 19 buques de guerra para apoyar la reclamacion del americano.»

Por lo tanto, son de temer todos los peligros consiguientes a esta política. Hai que recordar la fábula de los monos i del leopardo que quiso jugar con ellos, con tan mala suerte, que se le pasó la mano i despanzurró

a la mayor parte. En el caso que estudiamos, el leopardo no vendrá precisamente en vias de juego.

Todos estos temores desaparecerian para nosotros si se aceptara definitivamente, sin discusion, la Doctrina Drago. El menor de los beneficios seria la inutilidad del terrorífico policeman internacional de los Estados Unidos de Norte América. Cada una de estas naciones jóvenes tendria, al encontrarse en casos graves, que dirijirse por sí misma y confiar a sus propios hijos la delicada mision de salvarla de las difíciles situaciones a que están espuestas todas las naciones de la tierra.

El distinguido internacionalista chileno señor Alejandro Alvarez no reconoce, sin embargo, importancia a la Doctrina Drago (1). Encuentra que ella incurre en muchos errores i que adolece de muchos defectos, como ser que no distingue entre la buena i la mala fe del Estado deudor; que es inaceptable por el hecho de abolir absolutamente la intervencion armada estranjera por causa de deudas públicas, lo que, a su juicio, tenderia a proclamar la impunidad de los Estados que de mala fe no quisieran cumplir sus compromisos; que es superflua, porque aquello de prohibir la ocupacion de cualquiera parte de territorio americano por Potencias europeas habia sido proclamado ya por la Doctrina Monroe, i que es insuficiente para emplearla en todos los casos en que Potencias europeas pretendan compelir a las naciones de América a someterse a sus exijencias ántes de haber sido éstas declaradas justificadas por una decision arbitral.

No pretendemos refutar las duras críticas que el señor Alvarez hace a la Doctrina Drago, porque en el curso de

---

(1) Véase: Alejandro Alvarez. «Le Droit International Americain. Son fondement. Sa nature.» Paris. 1910. Pájs. 238 i 239.

nuestro trabajo, especialmente en el Capítulo II, hemos dejado claramente consignadas nuestras opiniones al respecto.

El ilustre estadista brasilero Ruy Barbosa, en la Segunda Conferencia de La Haya, hizo tambien severas objeciones a la Doctrina Drago. El que consideramos mas interesante de sus agudísimos argumentos, es el que se refiere a las dificultades que tendrian los paises americanos, aprobada esta Doctrina, para encontrar prestamistas que les facilitaren capitales.

«Desde el momento —decia—en que ella fuere establecida por nuestra iniciativa o por nuestros esfuerzos, el resultado inevitable seria la baja jeneral de crédito de los pueblos protejidos por esa innovacion mal vista; i si despues de su admision como principio internacional, se viera en la necesidad de recurrir al crédito estranjero, no seria sino a espensas del principio mismo mediante condiciones i garantías que prácticamente lo anularian. Los contratos de préstamos a los Estados favorecidos por la nueva inmunidad no se harian desde entónces sino con prendas de órden material, con hipotecas de rentas aduaneras, con seguridades opresoras i humillantes, como deben serlo aquellas de que se rodean previamente los prestamistas cuando la lei les rehusa los medios de ejecucion. Es en los casos de réjimen paternal respecto de los prestatarios que la usura se desarrolla jeneralmente con sus fraudes, sus estorsiones i sus miserias. Sólo los especuladores, en efecto, querrian aventurar su dinero en los riesgos de un préstamo a que el derecho positivo no reconociera el carácter de coercitivamente ejecutable. Los capitalistas honrados no prestarian jamas sino con el reembolso garantizado. Si no pueden ejecutar al deudor, preciso es que se instalen de antemano en el patrimonio

de éste, para evitar que la renta del prestamista no se emplee en otros usos, asegurándose con relacion a ella que la renta del prestatario sea de una manera palpable una preferencia que baste para garantizarla.» I citaba en seguida el fracaso ruidoso que en Brasil habia tenido una lei de privilejio de los bienes agrícolas, a los que protejia de toda ejecucion por deudas. Sucedió que nadie les prestaba a los agricultores sino bajo las condiciones mas usurarias, hasta que al fin ellos mismos tuvieron que implorar que se les libertara de ese fatal privilejio.

En realidad, las razones aducidas por el señor Barbosa son formidables; pero es cierto tambien que ellas no bastan para matar a la Doctrina Drago, sino que sólo vienen a hacer resaltar un vacío de ella. Todos esos inconvenientes tan agudamente anotados se remediarian si, como ya lo hemos espresado, se aceptara la Doctrina en su carácter de principio universal, es decir, si sus beneficios i sus escepciones fueran acordados para todos los Estados deudores del mundo. Se mataria así ese privilejio fatal que se pide sólo para las naciones americanas, i se quedaria en perfecto estado de equilibrio internacional. Los prestamistas no tendrian por qué exijir a ninguna nacion garantías, efectivas o teóricas, sino que bastaria únicamente con su mayor o menor crédito público. Prestamistas no harán falta jamas, en razon de la conocida lei de la oferta i la demanda. Los Estados tendrian que obligarse a guardar el mayor comedimiento i la mayor dilijencia en el cumplimiento de sus obligaciones, porque de su crédito dependeria solamente el encontrar facilidades en sus empréstitos. En la vida civil se ve dia a dia que hai personas que, sin tener capitales, por el solo prestijio de su vida pública i privada,

tienen crédito abierto en diversas instituciones bancarias. Nuestro Código Civil no rechaza el simple crédito como aporte para formar una sociedad.

Llegamos, pues, a la conclusion de que es necesario ampliar la Doctrina Drago en el sentido de transformarla en un principio de derecho estricto. Sólo así cumplirá ella los altos fines que está llamada a servir.

***

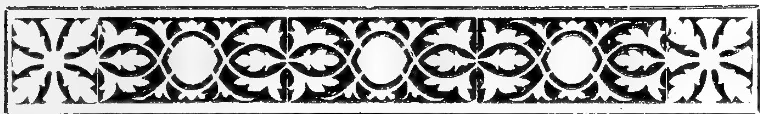
Para terminar nuestro estudio, queremos sintetizar la idea pristina, el fundamento de la Doctrina Drago, recordando un símbolo admirable de la Mitolojía Griega.

Despues de que Prometeo hubo robado del plaustro del Sol la chispa que infundió vida a la estatua de barro que constituyó el primer hombre, los dioses del Olimpo encargaron a Efestos (Vulcano) que fabricase en sus celestiales hornos una mujer, a la que colmaron de dones, por lo que fué llamada Pandora. Entregaron en seguida a ésta una caja cerrada, que debia llevar, sin abrir, al primer hombre. Pandora, mujer al fin, abrió la caja para satisfacer su curiosidad; pero, ¡oh desgracia! de ella se escaparon todos los Males i se esparcieron por el mundo. Cerrada la caja prestamente, solo alcanzó a quedar dentro la Esperanza.

De la misma manera, parodiando la maravillosa leyenda, podríamos suponer que, aunque hubiera un Estado, desgraciado o de mala fe, que abriera en mala hora la caja fatal, o sea, dejara de pagar su deuda pública, provocando con esto el escape de todos los Males i su esparcimiento por todos sus aledaños, habria que concederle siquiera que dentro de la caja quedara encerrado

algo que no debe ser tocado, incólume, sacrosanto, que es para los Estados mas que la Esperanza para los humanos, tan digno de respeto como la propia Personalidad, algo que lo distingue i lo realza i que no puede perder sin peligro de su existencia misma: ¡su *Soberanía*!



APENDICE A

BIBLIOGRAFÍA

1. American Affairs, National Review, London, November 1907, page 507.
2. Arbitration in Latin America, by Gonzalo de Quesada, Delegate to the Second Peace Conference, Rotterdam, 1907, pages 106 & follws.
3. Article bibliografique sur le libre «La República Arjentina i el caso de Venezuela de Luis M. Drago», por Juan A. García.—Anales de la Facultad de Derecho i Ciencias Sociales, Buenos Aires, 1903.
4. Cobro coercitivo de deudas públicas, por Luis M. Drago. (No tenemos datos).
5. Chemin Faisant, par Cyro de Asevedo, Paris, páj. 158.
6. Chile ante la Segunda Conferencia de La Haya, por Alejandro Alvarez, Santiago de Chile, Abril de 1907. Edicion de 50 ejemplares).
7. Declarations du Ministre des Affaires Etrangeres de France a la Chambre des Deputes.—Journal Official du 8 Juin 1907; Débats Parlamentaires, Chambre des Deputés, page 1231.

8. DEUXIEME CONFERENCE INTERNACIONAL DE LA PAIX.—ACTES ET DOCUMENTS, La Haye, 1908.

9. DRAGO AND HIS DOCTRINE.—The Literary Digest, New York, July 6 th. 1907.

10. ESSAI SUR LES EMPRUNTS D'ETATS ET LA PROTECTION DES DROITS DES PRETEUS DES FONDS D'ETAT ETRANGER, par A. Wuerin, Paris, 1907, pages 167 et suivs.

11. EXPOSICION DE LA DOCTRINA DRAGO.—SU IMPORTANCIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL AMERICANO.—Tésis presentada para optar al grado de Doctor en Jurisprudencia en la Universidad Nacional de Buenos Aires, por Ernesto Restelli, Lóndres, 1912.

12. FOREIGN AFFAIRES.—A CHRONIQUE.—*Fortnightly Review*, September, 1907, Page 510.

13. INTERNATIONAL LAW, by David J. Brewer & Butler and Charles Henry, New York, 1906, page 39.

14. INTERNATIONAL LAW AND THE DRAGO DOCTRINA, by George Winfield Scott, Ll. B. Ph. D. Carnegie Institution, Washington.

15. L'ACTION ANGLO-GERMANO-ITALIENNE CONTRE LE VENEZUELE, 1902-1903, par Jules Basdevant; *Revue Général de Droit International*, 1904, page 364.

16. LA DOCTRINE DE DRAGO.—Laurousse Menssuel Illustré, Núm. 9, Novembre 1907.

17. LA DOCTRINE DE DRAGO, par le Général Jorge Holguin, Délégué de Colombie, La Haye, 1907.

18. LA DOCTRINE DE DRAGO, par M. H. Moulin, Professeur à l'Université de Dijon; *Revue de Droit International Public*, Juillet 1907.

19. LA DOCTRINE DRAGO, par M. Moulin, Paris 1908.

20. LA DOCTRINA DE DRAGO I LA DOCTRINA DE MONROE, por José G. Acuña, Madrid, 10 de Junio de 1907.

21. LA DOCTRINA DE DRAGO ANTE LA CONFERENCIA DE LA HAYA, por Antonio S. de Bustamante, Asociado del Instituto de Derecho Internacional; *El Fígaro*, de la Habana, 29 de Diciembre de 1907.

22. La Doctrina Drago.—Coleccion de documentos con una advertencia preliminar de S. Pérez Triana i una introduccion de W. T. Stead, Lóndres, 1908.
23. La Doctrine de Monroe et l'Amerique Latine, par Daniel Antokoletz, Paris, 1905, Pages 93 et suivs.
24. La Grande Guerre Europeene et la Neutralite du Chile, par Alejandro Alvarez. (No tenemos datos).
25. La República Arjentina i el Caso de Venezuela, por el doctor Luis M. Drago, ex-Ministro de Relaciones Esteriores, Buenos Aires, 1903.
26. Le Droit Financiere International devant la Conference de La Haye, par A. Van Dahna von Varick, Sgravenhage, 1907.
27. Le Droit International Americain.—Son fondement —Sa nature, par Alexandre Alvarez, Paris, 1910, pages 237 et suivs.
28. Les Emprunts d'Etats et leurs Rapports avec la Politique International, par Luis M. Drago, *Revue Général de Droit International Public*, tome XIV, 1907.
29. Lettre de Mr. Root a la Commission du Programme de la Conference de Rio, 22 Mars 1906. Monthly Bulletin of the International Bureau of American Republics.
30. Los dos discursos de Drago.—*El Nuevo Mercurio*, Madrid, Setiembre de 1907.
31. Mensaje del Presidente de la República Arjentina, 4 de Mayo de 1903.
32. Message of the President of the United States, 1906.
33. Par la Justice vers la Paix, par F. de Martens, San Petersburgo, 1904.
34. Problems of International practice and Diplomacy, by Sir Thomas Barclay, London, 1907, pages 116 and follws.
35. Rapport fait au nom de la Commission de Budget General de l'Exercise de 1908, par Paul Deschanel,

Ministére des Affaires Etrangères, Chambre des Députés, 1907, tome I, pages 10 et 20.

36. SPEECHES INCIDENT TO THE VISIT OF SECRETARY ROOT TO SOUTH AMERICA, Washington, 1906, pages 151 to 157.

37. THE CALVO AND DRAGO DOCTRINES, by A. S. Herschey, American Journal of International Science, tome I, page 26.

38. THE DISCOVERY OF SOUTH AMERICA, *Review of Reviews*, London, July 1907.

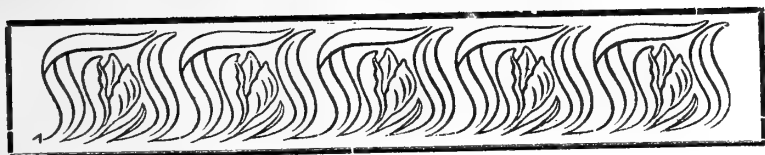
39. THE DRAGO DOCTRINA, by Grammond Kennedy, *North American Review*, July 31 st. 1907.

40 THE DRAGO DOCTRINA AND THE PORTER PROPOSITION, *Review of Reviews*, October 1907, page 351.

41. THE HARVEST OF THE HAGUE, *Review of Reviews*, London, August 1907, page 141.

42. TRE PORTER PROPOSITION AND THE DRAGO DOCTRINA, *Review of Reviews*, London, October 1907, page 350.



APENDICE B

OBRAS CONSULTADAS

1. Bosquejo de la Hacienda Pública de Chile desde la Independencia hasta la fecha, por Evaristo Molina, Santiago de Chile, Imp. Nacional, 1898, 354 pájs. in 8.º + 12 cuadros.

2. Ciencia de la Hacienda, por Federico Flora, Profesor de la Real Universidad de Catania. Version española de Vicente Gay, Madrid, Imp. Victoriano Suárez, 1906, 2 tomos, t. I: XXIV + 351 + 3, t. II: 439 pájs. in-16.

3. Des consequences de L'Inexecution des Engagements pris par les Gouvernements Relativement au Paiement de Leur dette Publique, par M. P. Jozon, Docteur en Droit, Avocat au Conseil d'Etat et a la Cour de Cassation de France, *Revue de Droit International et de Lejislation Comparée,* Paris, tome I, 1869, pages 273-282.

4. Deuxieme Conference International de la Paix, La Haye, 15 Juin - 18 Octobre 1907. Actes et Documents. Ministére des Affairés Estrangéres, La Haye, Edit. Mar-

tinus Nijhoff, 1908, 3 tomos, t. I: XVII + 727, t. II: LXXXVIII + 1106, t. III: XCVI + 1180 + 17 in-4.º mayor.

5. ESPOSICION DE LA DOCTRINA DRAGO.—SU IMPORTANCIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL AMERICANO. Tésis presentada para optar al grado de Doctor en Jurisprudencia en la Universidad Nacional de Buenos Aires, por Ernesto Restelli, Londres, Imp. de Wertheimer, Lea i Cia., 1912. in-8.º menor.

6. LA DOCTRINA DRAGO.—COLECCION DE DOCUMENTOS, CON UNA ADVERTENCIA PRELIMINAR DE S. Pérez Triana Y UNA INTRODUCCION de W. T. Stead, Lôndres, Editores: Wertheimer, Lea i Cia., 1908, LXXX + 257 péjs. in-8.º menor.

7. LA REPÚBLICA ARJENTINA I EL CASO DE VENEZUELA.—DOCUMENTOS, JUICIOS I COMENTARIOS RELACIONADOS CON LA NOTA PASADA AL MINISTRO ARJENTINO EN WÁSHINGTON, por Luis M. Drago, Ex-Ministro de Relaciones Exteriores, Edit. Coni Hermanos, 1903, XIX + 326 péjs. in-8.º

8. LE DROIT INTERNATIONAL AMERICAIN.—SON FONDEMENT. —SA NATURE, par Alessandre Alvarez, Paris, Edit. A. Pedone, 1910, 386 péjs. in-8.º menor.

9. LES EMPRUNTS D'ETATS ET LEURS RAPPORT AVEC LA POLITIQUE INTERNATIONAL, par Luis M. Drago, *Revue Général de Droit International Public*, tome XIV, 1907.

10. NEGOCIACIONES DIPLOMÁTICAS ENTRE CHILE I EL PERÚ.—PRIMER PERÍODO, (1839-1846), por Ricardo Montaner Bello, Santiago de Chile, Imp. Cervantes, 1905, 301 péjs. in-8.º

11. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE HACIENDA, por el Dr. Guillermo Vocke, ex-Consejero secreto imperial de contabilidad, traduccion de J. M. Navarro de Palencia, Madrid: Edit. La España Moderna, s. a, 2 tomos, t. I: 380. t. II 368 péjs. in-8.º menor.



Temas de los Certámenes Universitarios

BIENALES

(Premio reglamentario: $ 5,000)

FACULTAD DE MEDICINA I FARMACIA

(BIENIO DE 1917 - 1918)

Defensa contra las enfermedades de trascendencia social (lúes, enfermedades venéreas i alcoholismo).

NOTA.—Las composiciones deberán presentarse a la Secretaría de la Facultad de Leyes i Ciencias Políticas, ántes del 10 de Marzo siguiente al bienio correspondiente.

TEMAS DE LOS CERTAMENES UNIVERSITARIOS

BIENALES (1)

(Premios reglamentarios: $ 5,000 para cada uno)

FACULTAD DE FILOSOFIA, HUMANIDADES i BELLAS ARTES

(BIENIO DE 1917 - 1918)

Un período de la Historia de Chile posterior al año 1823

FACULTAD DE TEOLOJIA

(BIENIO DE 1917 I 1918)

Un testo de Fundamentos de la Fé que se adapte al último programa aprobado para el estudio de esta asignatura.

---

(1) Las composiciones deberán presentarse a la Secretaría de la Facultad respectiva, ántes del 10 de Marzo siguiente al bienio a que correspond[illegible].